

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

SIEGE SOCIAL

MAISON DES AILES

Rue Montoyer 1

1040 BRUXELLES

C.C.P. 000-0356122-35

Editeur responsable

Jacques DOME
Avenue de Foestraets 42
1180 Bruxelles

NEUVIEME ANNEE

OCT, NOV, DEC

Bruxelles, le 12 novembre 1987

S O M M A I R E

Les comptes rendus du Président
Nouvelles de notre association
par le Secrétaire

Les prévisions du Trésorier

Avis aux veuves

Le moteur du colonel Fabry

La(e) clef des champs

par Marcel Leclef

Souvenirs = Musée de l' Air

Notre boutique

Un MUST !

Visite guidée au

Musée d'Art Moderne

Lunch prévu au

Club Prince Albert

Papillon à découper

C'est un

MUST.

Oui, nous nous retrouverons
le Samedi

19 Mars à 11 heures
pour notre assemblée générale
annuelle.

Et pour respecter les bonnes
habitudes, épouses et amis
nous rejoindront pour notre
brunch dans la grande salle
de notre maison, la

Raïson des Aïles.
Un autre must, dès maintenant,
à votre agenda 88!

De plus amples renseignements dans
notre bulletin de février 88 ou par
une simple nouvelle liste des VTB.

LES COMPTES RENDUS DU PRESIDENT.

DIMANCHE 30 AOUT 1987. Grand'messe solennelle à Jalhay en souvenir de l'équipage anglo-canadien du bombardier qui s'est écrasé pendant la guerre au lieu-dit "Le Tigelot". Nous sommes bien représentés: Président en tête, notre Vice-Président Léopold COLLIGNON, notre Secrétaire Général, Mesdames BRANDERS et COLLIGNON, Suzy PIRARD, Simone FABRY, Amdré DILLIEN et son épouse, Johan MAUS et son épouse, et puis, surprise, notre ami Aloïs PAQUET et son fils. André DILLIEN sera notre porte drapeau, qu'il en soit remercié. Très belle cérémonie, magnifique chorale. Tout est bien dans le style du Président Paul LEON, et pourtant il est absent: hospitalisé, on a dû l'amputer d'un pied. Au cours du repas, nous lui enverrons tous nos souhaits, toutes nos pensées. (Nous apprendrons plus tard qu'il est décédé.) Son Secrétaire-Trésorier a suivi la filière, nous l'en félicitons.

Tout s'est magnifiquement bien passé, avec du soleil par surcroît, ce qui n'est pas habituel. Précédées des drapeaux, les autorités civiles et militaires se rendent en cortège au monument. Rappelons qu'il se situe en bordure des Fagnes et qu'il est le seul accessible facilement. Une dizaine d'autres croix ou stèles commémorent la chute d'avions alliés en fagne, la cérémonie du Tigelot leur est également destinée. Allocutions, dépôts de fleurs (les nôtres venues de Liège étaient magnifiques), exécution des sonneries et des hymnes nationaux canadien, américain, anglais et belge, et tout le monde se retrouve au restaurant du monument.

Madame GROBET-ADAMS, fille du promoteur, préside le repas avec gentillesse et prévenance. Ce sera comme chaque fois un repas très sympathique se terminant par des discours rappelant le souvenir de ceux qui ont donné leur vie pour que nous vivions libres. Très remarquée fut l'intervention du Colonel Avi. JARDON, nouveau commandant de la Base de Bierset, qui offre le vin aux convives au nom des Officiers et pilotes du 3 Wing Tac. Geste magnifique dont nous les remercions. Remarquable aussi le toast du Président de la RAFA, Bob WALKDEN, qui lève son verre à la santé des Belges qui ont fait partie de la RAF pendant la guerre. Faute de bien connaître notre association, il avait fallu expliquer aux autorités que bon nombre d'entre nous avaient combattu dans la RAF et notamment notre Vice-Président, Léopold COLLIGNON, qui commandait la 350 escadrille belge de la RAF lorsqu'il fut abattu non loin de là. Il aurait très bien pu y rester.

Bonne journée donc, bonne représentation des Vieilles Tiges. Nous y retournerons l'an prochain. Nous leur devons bien ce merci à ces jeunes aviateurs et à Monsieur Albert ADAMS qui a tant fait pour que leur souvenir soit commémoré chaque année.

SAMEDI 12 SEPTEMBRE 1987. Etait-ce parcequ'il fallait se mettre en route au chant du coq, était-ce trop cher, trop loin, pas assez sélect?! Il aura fallu à notre Secrétaire Général toute la confiance mais aussi la persévérance que nous lui connaissons pour ne pas abandonner alors que je parlais déjà de désinvolture. Après tout, il s'agissait de rencontrer nos amis les Vieilles Tiges du Luxembourg et leur Président Monsieur Fred WELTER. Comme toujours, tout s'arrange et nous serons 27 au rendez-vous à Luxembourg.

Premier contact chaleureux, et puis Luxembourgeois et Belges nous remplissons le bus et entamons la visite de la ville sous la direction éclairée de Madame WELTER qui nous fait voir et entendre en détail tous les secrets de la ville. Je ne sais plus moi-même, en citant le chiffre de 121, s'il s'agit du nombre de ponts ou de banques! Merci, Madame WELTER, de toute votre gentillesse à nous apprendre à connaître une ville, un pays qui nous tient tant à coeur.

Remich sur Moselle et le soleil en surplus; certains ont même fait la promenade à pied du belvédère au restaurant du Pressoir, magnifique endroit avec vue sur la Moselle et la vallée. C'est là que le Président WELTER a fait ses premiers vols, il y a bien longtemps. Et de m'expliquer tous les efforts qu'il a dû exercer pour obtenir les brevets de pilote et d'instructeur: à cause

de la passivité de l'Administration luxembourgeoise, il a du, avec tout un groupe d'autres candidats, prendre ses brevets en Suisse. Bravo! au Président des Vieilles Tiges du Luxembourg. C'est un pionnier et il vole toujours. (*)

Après un excellent déjeuner, départ pour Ehnen et visite du musée du vin qui se termine par une dégustation au milieu des chants assez bruyants d'un groupe de jeunes Suédois. Retour par Echternach, très belle petite ville où le Président WELTER ne peut s'empêcher de nous raconter sa vie heureuse de collégien autour d'une énorme pinte de bonne bière Mousel très bienvenue.

Ce fut une très belle journée, un premier contact avec nos amis luxembourgeois que nous nous promettons de revoir bientôt; on a parlé d'une réunion à Bierset en 1988. remercions Madame WELTER qui n'a pas réchigné à la tâche de guide et qui devait être bien fatiguée le soir de cette journée. Merci! au Président WELTER et aux autres Vieilles Tiges qui n'ont pas manqué de confirmer l'amitié qui nous unit.

(*) Tout cela m'a été confirmé par Monsieur EICHENBERGER, Président des Vieilles Tiges de Suisse, que j'ai rencontré en Allemagne où il était, comme moi, invité au 60ème anniversaire de la fondation des Alte Adler, les Vieilles Tiges d'Allemagne.

SAMEDI 19 SEPTEMBRE. 70 ème anniversaire de la disparition de Georges GUYNEMER. Il était 11.30 heures, la salle de réception organisée en musée du souvenir est comble. Etonnant animateur, Monsieur J. NEVEJAN, Président local du Comité Franco-Belge du Souvenir Guynemer, reçoit ses invités par quelques mots très cordiaux et nous offre le verre de l'amitié. Nous sommes une douzaine, les Français sont légion: cinq généraux, le Président des Vieilles Tiges de France et Madame LIBERT, et puis tous les anciens que nous connaissons de longue date. La Force Aérienne est représentée par le Général aviateur VANDENBERG et par le commandant de la Base de Koksijde.

Le déjeuner est, une fois de plus, magnifiquement bien organisé par le comité de Poelkapelle. Après un discours toujours aussi cordial, toujours aussi bien dit et qui récolte les applaudissements de l'assemblée, Monsieur NEVEJAN invite la nièce de GUYNEMER, la Vicomtesse R. DE PERTHUIS à remettre comme prix aux élèves méritants de la commune, des livres rappelant la vie de GUYNEMER.

La cérémonie au monument sera grandiose: musique de l'Armée de l'Air française, discours émouvant du Général français présidant la cérémonie, rappel de la dernière citation de Georges GUYNEMER par deux jeunes aviateurs, un français et un belge, et dépôt de fleurs au monument survolé par des chasseurs français et arrosé de pétales de roses par deux hélicoptères de la base de Koksijde. Le tout se termine par un défilé des troupes françaises et belges.

LES 29 - 30 SEPTEMBRE ET 1 OCTOBRE. Je me suis rendu à l'invitation que le Président des "Alte Adler" (Vieilles Tiges d'Allemagne) m'avait adressée pour participer à la célébration de leur 60 ème anniversaire. J'y ai rencontré les Présidents des Vieilles Tiges d'Autriche et de Suisse. Le Président des Vieilles Tiges de France était empêché par un deuil dans sa famille. J'ai pu constater que les Alte Adler entretiennent entre eux le même climat d'amitié que nous connaissons dans notre **association**.

LE MARDI 6 OCTOBRE. Le Secrétaire Général et moi-même, introduits par notre ami Paul SIROUX, nous avons rencontré les anciens de la SABENA en leur club house. Réunion très sympathique au cours de laquelle nous avons pu leur expliquer que nous avons changé notre date de réunion pour leur permettre de se joindre à nous. La bière était bonne et l'atmosphère des plus amicale. Thanks for the drinks!

LE MERCREDI 7 OCTOBRE, nous étions au 15 ème Wing de Transport. Jacques CAMBIER nous accompagnait. Très cordialement reçus par le Général de Brigade A. LAFORCE et tous ses amis, nous avons, je crois, reçu promesse qu'ils se joindraient à nous en décembre.

LE DIMANCHE 11 OCTOBRE, nous vous avons représentés au monument des aviateurs où nous avons déposé ~~déposé~~ des fleurs à l'occasion de la célébration des fastes de la Force Aérienne. Très belle cérémonie, et cette fois le temps a permis le survol de la cérémonie

LE MERCREDI 14 OCTOBRE, à l'occasion de notre réunion mensuelle, nous avons reçu deux amis des Vieilles Tiges de la région de LILLE: les colonels DELOZANNE et DESCHEPPER.

Vous voyez, nous ne chômons pas. Alors, faites un effort pour participer vous aussi, vous vous ferez des amis, vous ferez connaître notre association et l'apprécier.

LE MOT DU TRESORIER

Voici revenu le temps des fêtes et ... des cotisations. Le Conseil d'Administration a fixé celle-ci à 400 Francs. Vous trouverez un bulletin de virement "Cotisation 1988" dans ce bulletin trimestriel. Ne remettez pas à demain ce que vous pourriez faire tout de suite. Pour 1987, une trentaine de membres n'ont toujours pas payé. Il a été décidé que ceux qui seront en retard de paiement de TROIS années consécutives seront rayés d'office. Ils trouveront un bulletin de virement portant la somme due. Merci pour votre amicale collaboration.

SOUVENIRS = MUSEE DE L'AIR

Si vous désirez vous défaire de vos souvenirs d'aviation, une seule solution : le musée de l'air et un seul nom auprès duquel se renseigner : le colonel aviateur Mike Terlinden, tél: 015-61 14 89.

Ne vous laissez pas circonvenir par des collectionneurs privés, trop nombreux malheureusement.

Pour les amis liégeois, ils pourront s'adresser à notre amie Simone Fabry au 041-63 51 70.

Si nécessaire, une prise à domicile peut être possible.

NOUVELLES DE NOTRE ASSOCIATION

BIENVENUE à : - le 9.9.1987

Georges BALHAN, rue Chafnay 53 - 4500 JUPILLE-LIEGE. Tél: 041/62 70 69. Admis dans la catégorie CB. Breveté navigateur le 29 Mars 1944 par la RCAF, breveté pilote d'avion le 11 mai 1953 par l'Administration de l'Aéronautique.

Herman METENS, rue des Rièzes 105 - 6404 UL-DES-SRATS. Président de "Association Belgian Flight-Instructors". Admis dans la catégorie F jusqu'en 1993. Breveté pilote de planeur en août 1963 et pilote d'avion en août 1966 par la FAé.

Daniel VANNUETEN, rue du Bois Wilmet 1 - 1350 LIMAL. Tél: 010/41 85 55. Admis dans la catégorie B. Breveté pilote d'avion le 15 septembre 1955 par l'USAF.

Fernand JAUMOULLE, route de la Marache - 1328 OHAIN. Tél: 02/633 19 77. Admis dans la catégorie B. Breveté pilote d'avion le 27 novembre 1942 par la SAAF.

Henri BAILLY, avenue de la Lasne 6 - 1320 GENVAL. Tél: 02/653 68 99. Admis dans la catégorie B. Breveté pilote d'avion en mars 1939 par l'Aéronautique militaire.

- le 14.10.1987

Pierre DE SMEDT, Fruithoflaan 28 Bte 14 - 2600 ANTWERPEN. Tél: 03/730 68 37 Admis dans la catégorie B. Breveté pilote d'avion en novembre 1952 par la FAé. 121^{ème} promotion.

Pierre VERMEIRE, Ed. De Knoopstraat 19 - 1140 BRUSSEL. Tél: 02/216 71 67. Admis dans la catégorie B. Breveté pilote d'avion le 31 mai 1952 par l'USAF. 122^{ème} promotion.

ADIEU A CEUX QUI NOUS ONT QUITTE. Nous avons appris le décès de:

Henri VAN ROS, breveté pilote d'avion en 1936. Décédé le 26.5.1987

Pierre GUISSSET, breveté pilote d'avion en 1942. Décédé le 1 août 1987.

Robert DEPPE, breveté pilote d'avion en 1940. Décédé le 1 août 1987

Robert MARTIN, breveté pilote d'avion en 1922.

Roland JACOB, breveté pilote d'avion en 1927.

Parmi nos relations: Paul LEON, Président de l'ASBL "Mémorial Canadien du Tigelot"

NOS ACTIVITES PASSEES; elles sont fort bien exposées dans ce bulletin par notre Président; je ne rappellerai ici que les principales et pour mémoire.

Dimanche 30 août. Cérémonie commémorative au Mémorial Canadien du Tigelot.

Samedi 12 septembre. Rencontre avec nos amis VTLux. et visite touristique du Luxembourg. Nous étions 27.

Samedi 19 septembre. Journée du Souvenir Guynemer à Poelkapelle. 70^e anniversaire. 29, 30 sept. et 1 oct. Notre Président s'est rendu en Allemagne pour participer, à l'invitation des ALTE ADLER (VT d'Allemagne) à leur 60^e anniversaire.

Dimanche 11 octobre. Fastes de la FAé au monument aux aviateurs, av. Franklin Roosevelt.

Dimanche 1 novembre. Cérémonie commémorative à la Pelouse d'Honneur des aviateurs au cimetière de Bruxelles où reposent tous les aviateurs morts au cours de la guerre 1940/45.

Dimanche 11 novembre. Messe à la mémoire de tous les morts de la FAé, en l'église de Saint Jacques sur Coudenberg (Place Royale)

NOS ACTIVITES A VENIR.

Vendredi 4 décembre à 14.30 H. Visite guidée du Musée d'Art Moderne organisée par Madame Denise WISSOCQ-VAN LANCKER. Voir programme et modalités d'inscription dans le présent bulletin.

Nous serions heureux de recevoir des suggestions d'activités spécialement adaptées à la saison d'hiver qui se prête mal aux déplacements et voyages.

DIVERS.

Nous avons adressé des félicitations à Roland CODDENS, pilote belge d'ULM, qui, le 6 juillet dernier, a atteint l'altitude de 7.000 mètres, ravissant ainsi le record du monde à l'Américain P.A. DERRY qui avait atteint 5.942 mètres en 1985. Ce record a été réalisé à bord d'un ULM pendulaire muni d'un moteur de 65 CV.

^{MAINTENANT HOMOLOGUE}
Notre ami William LAMON, pilote belge qui est professeur à l'Université d'Oregon, aux USA, souhaite connaître l'adresse de pilotes belges qui ont fait leur entraînement à l'EPE CENTRALIA de la RCAF, en Ontario, en 1955-58? Si vous en êtes ou si vous en connaissez, informez en le Secrétaire.

Nous avons adressé au Roi la demande d'obtention du titre de "Société Royale" qui peut être obtenu par les associations qui comptent au moins 50 ans d'existence.

AUX VEUVES DE NOS MEMBRES

Par fidélité à ceux qui nous ont quittés, nous avons pris l'habitude de garder le contact avec leurs veuves en les accueillant automatiquement comme membres sympathisant. Par le fait même, nous leur donnons l'occasion de rester en rapport avec le milieu de l'aviation en recevant notre bulletin et en participant à nos réunions et à nos activités.

Nous avons constaté que ce geste d'amitié était très différemment apprécié. C'est pourquoi nous avons décidé de demander à chacune des épouses des membres décédés de bien vouloir marquer leur attachement à notre association en donnant suite à la lettre qui leur sera prochainement adressée.

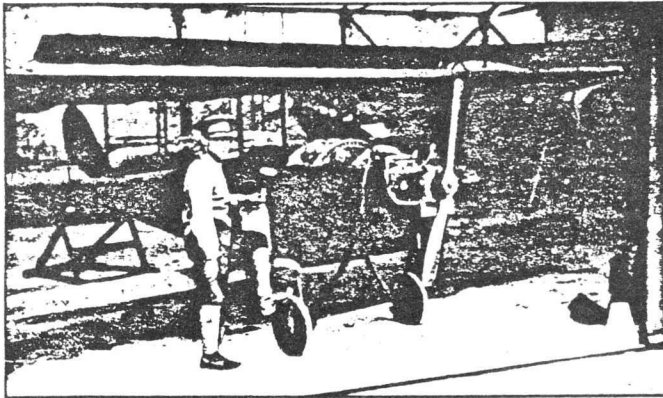
Le Conseil d'Administration.

C'est avec l'aimable autorisation du Rédacteur en Chef du "SOIR ILLUSTRÉ" et de Monsieur Yves JADOUX que nous reproduisons l'article ci-après paru dans Le Soir Illustré du 18 juin 1987. Nous les en remercions.

no 2869 du 18 juin 1987

LE MOTEUR DU COLONEL FABRY NE VROMBRIRA PLUS...

Il était né avant le siècle, comme on se lève avant l'aube parce qu'on a beaucoup à faire dans la journée. Vétéran belge de l'aviation, pionnier du raid moto, personnage courageux et haut en couleur, Robert Fabry s'est éteint voici peu. Quel roman que sa vie !



Robert Fabry et son avionnette équipée du petit moteur de sa moto.

Robert Fabry a toujours été passionné par l'aviation et par tout ce qui « marche au moteur » : auto, moto ou bateau. A l'âge de neuf ans, il construit déjà un avion grandeur nature. Pendant la guerre, qu'est-ce qu'il râle d'être trop jeune pour aller se battre ! Tiens, une idée ! Puisqu'il ne peut aller au front, il fera de l'espionnage. Avec son appareil photographique, il rôde sur le champ de manœuvres de Liège, qui sert de champ d'aviation aux Allemands. Et chaque fois que la sentinelle tourne le dos, « clic-clac », il prend un cliché des avions ennemis. Il développe lui-même ses photos et les fait parvenir aux alliés par la Hollande.

En avion, à moto et en bateau

Pour devenir pilote, le meilleur moyen est de s'engager dans l'armée.

— Pour devenir aviateur, con-

seille un général ami de son père, tu dois d'abord être officier.

Car à l'époque, l'aviation n'est pas encore une arme distincte. Aussi, Robert fait-il ses classes dans l'artillerie. Dès qu'il est promu lieutenant, il demande son admission à l'école de pilotage.

Une autre de ses passions mécaniques est la moto. Il participe, sur sa Gillet à courroie, à une course Liège - Genève - Liège. En ce temps-là, on roulait sans casque et manches retroussées. C'est l'accident. Sa blessure mal soignée tourne à la gangrène et le chirurgien veut lui couper le bras. Avez-vous jamais vu un pilote sans bras ? Robert dit non.

Il y a là un jeune médecin allemand, avec un nouveau médicament qu'on n'a pas encore testé. Comme Robert est condamné, autant qu'il serve de cobaye... Son voisin de lit ne supporte pas le traitement. Mais lui, il guérit. Et le moniteur de l'école de pilotage, qui l'aime bien, lui donne son brevet bien qu'il n'ait pas suivi le stage tout à fait normalement.

Les promotions vont vite, au temps des pionniers de l'air. Voilà

notre Robert, à vingt-quatre ans, qui est à son tour professeur de pilotage.

Un demi- parachute suffit

Un jour, à Bierset, une jeune Française s'exhibe dans un meeting aérien, avec son parachute. Elle avoue à Robert qu'elle saute pour gagner sa vie, mais qu'elle a peur.

— Eh bien, je vais sauter à votre place, décide-t-il, chevaleresque.

Le parachutiste enjambe le bord de l'avion et se pend dans le vide, jusqu'au moment où le pilote lui tape sur la main pour donner le signal. Sous le poids de l'homme, la corde se rompt, qui retenait le parachute sous l'avion, et c'est la descente... un peu rapide cette fois-ci.

— Papa n'avait jamais sauté en parachute, explique Simone Fabry. Il ne s'est pas rendu compte que seule une moitié de la toile s'était déployée. Il est presque tombé dans la foule, mais sans casse.

Il est vrai que Robert est un petit gabarit, avec son mètre soixante, et qu'un demi-parachute lui suffit.

Une autre fois, sans harnais de sécurité, il sort du cockpit et grimpe sur l'aile d'un biplan, en se faufilant entre les haubans. En plein vol, bien sûr !

Quand il ne construit pas un hydroglisseur, il construit un avion. Ou plutôt une avionnette — on dirait aujourd'hui un U.L.M. — avec le petit moteur de 500 cc de sa moto Gillet.

— Il était très fier, raconte Si-

mone, de n'avoir consommé que sept litres d'essence en volant de Bruxelles à Liège, à bord de ce petit avion qu'il avait construit lui-même.

Il était né avant le siècle

En France, c'est le temps de l'aéropostale. C'est la grande époque des Mermoz et des Saint-Exupéry, qui acheminent le courrier de Paris à Dakar, à bord de leur Bréguet. Par contre, au Congo, lettres et colis parviennent en bateau. Les Belges les attendent vingt-deux jours parfois. L'idée de Robert Fabry, en cette année 1924, c'est que la toute jeune Sabena crée une liaison postale de Dakar à Léopoldville.

— De quoi vous mêlez-vous, capitaine Fabry ? lui disent ses chefs. Vous n'y connaissez rien. Vous n'avez jamais mis les pieds en Afrique.

— Je ne connais pas l'Afrique ? répond Robert. Eh bien, je l'apprendrai. Donnez-moi un an de congé sans solde et j'irai reconnaître le trajet avec ma moto.

Le 26 décembre 1926, roide et froide est la pluie qui tombe sur Liège. La foule s'en soucie peu, car elle est venue applaudir son concitoyen, le motocycliste-exploreur Robert Fabry. Monsieur Gillet lui a confié une 350 cc, dont le side-car sert à la fois de garde-manger, de garde-robe et de réservoir d'essence. En charge, l'engin pèse 300 kilos, ce qui est beaucoup trop pour un aussi petit moteur.

Liège, Paris, Marseille, le bateau pour Alger, le Maroc... Gillet fabrique d'excellentes machines, mais aller en Afrique avec une



deux-vitesses sans amortisseurs, c'est de la folie.

Un bateau dépose Robert à Dakar et, de là, il poursuit vers le Niger et Fort-Lamy. Il n'y a pas de route, mais une ligne de chemin de fer. Ce n'est pas commode, de rouler le long d'un talus ! Une bonne trentaine de fois, Robert démonte le cylindre pour réparer les segments.

Les Noirs qui le voient passer n'en croient pas leurs yeux. Certains n'ont jamais vu de Blanc. En tout cas, un Blanc comme celui-là, personne n'en a jamais vu. Sauf Hergé, peut-être, quand il a inventé Tintin au Congo.

Sur la machine pétaradante, le capitaine va malgré les embûches.

avait échoué. Il était reçu partout, notamment par seize gouverneurs des anciens territoires français. Et comme il entretenait et réparait lui-même sa machine, il n'avait pas beaucoup de frais.

Cependant, arrivé à E'ville, il n'a plus un sou pour rentrer au pays. Merveille, le chef local de Sabena, lui dit :

— Ne te tracasse pas. Je vais vous caser, toi et ta moto, sur l'avion de Léo. A Boma, tu trouveras un billet pour embarquer sur un bateau de la C.M.B. qui te ramènera en Belgique.

Deux ans plus tard, le constructeur F.N. risque deux voitures dans un raid Liège - Le Cap - Liège. Il offre l'un des volants à

jusqu'à Léopoldville, et ce sera la première liaison postale Belgique-Congo.

Un timbre est édité, qui rapportera 50.000 francs. Pour l'époque, c'est une somme. Elle finance la liaison que Robert propose depuis cinq ans déjà. Et le 7 décembre, sans même une radio à bord, ils décollent de l'aéroport d'Evere, à 3 heures du matin. Vanderlinden et Fabry sont les premiers pilotes belges qui franchissent le Sahara, Thieffry et Medaets ayant préféré passer par l'Égypte.

En huit jours et quelques heures, Fabry et Vanderlinden rallient l'aéroport de Léopoldville. Au retour, ils doivent attendre un moteur de rechange pendant un mois, à Fort-Lamy, ce qui n'empêche pas la presse de saluer leur exploit avec un énorme enthousiasme. On peut lire dans le journal « La Meuse » du 31 mars 1931 :

« Il était 14 heures lorsque les deux aviateurs reprirent terre à l'aéroport d'Evere. Il y avait là, pour les attendre, leurs épouses radieuses et qui pleuraient des larmes de joie, leurs parents, leurs amis et tous leurs camarades de l'aviation militaire... Ils apparurent bronzés par le soleil d'Afrique, un peu maigris mais très heureux tout de même, en dépit de tous leurs mécomptes. »

Aventurier, pas risque-tout

« Il y a quelques années, raconte Simone Fabry, un groupe de jeunes est venu trouver mon père, pour lui demander conseil avant d'entreprendre une traversée de l'Afrique à bord de vieilles voitures Ford. Ils avaient prévu un budget énorme, avec hôtels, restaurants, vêtements spéciaux... Résultat, ils ne sont jamais partis parce qu'ils n'ont pas trouvé de financement.

« Papa était contre toutes ces histoires de sponsors. Il n'allait jamais au restaurant, ni à l'hôtel, pendant ses raids. Quand il avait faim, il tirait un bête, au bord de la route, avec sa carabine. Quand il ne trouvait rien d'autre, il puisait de l'eau stagnante et la buvait par un petit tube à travers un bloc de permanganate.

« Il est vrai qu'il y avait plus d'entraide à l'époque. Les frontières étaient plus perméables. Chaque fois que papa se rendait quelque part, il était reçu par tout le monde, d'autant plus qu'il avait la recommandation de tous les avia-

teurs français, qu'il rencontrait à Paris, chez Blondel-Larougerie...

« C'était une entreprise de cartographie, où l'on rencontrait des gens comme Mermoz, et tous les pilotes ou les explorateurs rentrant d'Afrique. Chacun rapportait de nouveaux détails, tel endroit, où il y avait de l'eau, tel autre où l'on trouvait de l'essence. Et c'était une vieille demoiselle, qui n'avait jamais voyagé, qui corrigeait les cartes. »

Le Pavillon d'Or

Après la dernière guerre, Robert Fabry quitte l'armée et crée sa propre fabrique, qu'il dirige jusqu'à la fin de sa vie, à près de quatre-vingt-huit ans. Il trouve le temps aussi de se passionner pour les bateaux à moteur. A bord de son yacht, le « Tchad », on le voit souvent en Hollande ou en Allemagne. En 1968, il rejoint Saint-Tropez par les canaux de France et la Méditerranée.

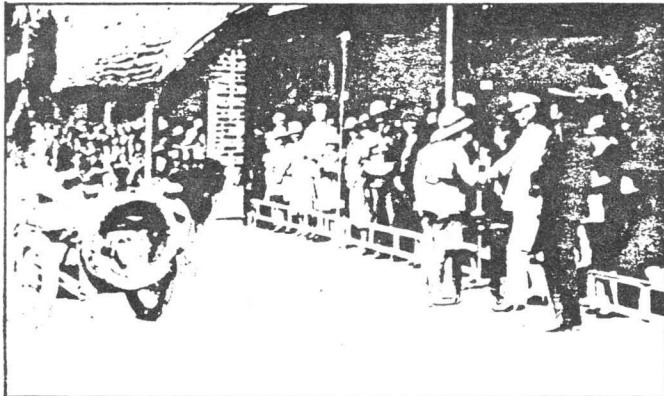
Tel est son prestige auprès des plaisanciers, que 250 bateaux se rassemblent à son appel, en 1980, lors d'une manifestation qu'il organise à Liège pour le 150^e anniversaire de la Belgique. En 1983 (il a alors 82 ans), le champion du monde Roger Jenkins lui offre un tour à bord de son bateau de formule un, un engin qui file sur l'eau à plus de 200 km/h.

Peu de temps avant sa mort, il se dévoue pour réaliser un nouveau projet, avec la même passion que quand il avait vingt ans. Il s'agit cette fois de commémorer le Pavillon d'Or qui, en 1939, coïncida avec l'inauguration du canal Albert. Bien qu'il n'ait alors qu'un tout petit bateau, il gagne le prix de la plus belle performance dans le prestigieux rallye.

Cinquante ans plus tard, Robert Fabry veut ramener en Belgique le Pavillon d'Or. Il a mis sur papier tout le programme d'un tour de Belgique qui partira d'Anvers et passera par Hasselt, Liège, Waulsort, Namur, Charleroi et Bruxelles. Le point fort de cette croisière aura lieu le dimanche 16 juillet 1989, à Liège bien sûr, en présence du prince Albert.

Hélas ! ce lundi 1^{er} juin, le moteur de Robert s'est arrêté de battre. Comme celui de son avion, quand il est resté coincé un mois à Fort-Lamy. Ça ne l'a pas empêché de poursuivre sa route. Ça n'empêchera pas qu'il vive à travers son projet.

Yves Jadoul.



Le gouverneur du Katanga accueille le capitaine Fabry (21/7/1926).

Bien que les rayons soient remplacés par des « américains » plus costauds, la roue arrière cède. Notre aviateur s'apprête à réparer, quand il découvre que ses rayons de rechange sont des Gillet, plus petits que les Harley-Davidson. Inutilisables ! Alors, au fil des pannes, il prélève des rayons aux autres roues, pour soulager l'arrière trop sollicité.

Pour franchir une région absolument impossible, il n'a d'autre solution que de démonter sa machine et de la faire passer de l'autre côté en pièces détachées, sur le dos de quarante porteurs. Cinq jours de marche, par des sentiers perchés à 3.000 mètres d'altitude. En approchant d'Elisabethville, il force l'allure, malgré l'essoufflement de sa moto. Il arrive ainsi juste à temps pour le 21 juillet, fête nationale, et est reçu triomphalement par le gouverneur du Katanga.

— Papa n'avait pas beaucoup d'argent, explique Simone. Monsieur Gillet lui a prêté la moto et on lui a donné de l'essence dans tous les postes, où elle était stockée à l'intention d'un raid qui

Robert Fabry et l'expédition traverse le Sahara, le Tchad, le Congo. Au Kenya, l'une des voitures brûle. Les quatre aventuriers sont obligés de se tasser dans un seul véhicule, mais en 105 jours, ils relient Alger au Cap.

Bronzés par le soleil d'Afrique

Pour la toute première fois, en 1925, des aviateurs, Edmond Thieffry et Jef De Bruycker, réalisent la liaison aérienne entre Bruxelles et Léopoldville. L'année suivante, Georges Medaets et Jean Verhaegen font mieux, puisqu'ils bouclent l'aller et retour entre la Belgique et sa colonie. Ensuite, plusieurs tentatives échouent.

Robert Fabry, lui, n'oublie pas son grand projet. Ses raids à moto et en auto l'ont sans doute retardé, mais à présent, on lui fait confiance. En 1930, il se fait remettre un colis de 46,635 kg à Bruxelles. Avec le capitaine Vanderlinden, il le transportera à bord d'un Bréguet

Nous remercions Monsieur L. DECLEYRE, Président de l'association des Anciens du Congo Belge et du Ruanda-Urundi, éditeur responsable du bulletin CONGORUDI, de nous autoriser à reproduire l'excellent article de Monsieur J. CLEMENT sur LES AILES BELGES EN AFRIQUE.



E D I T O R I A L
= = = = =

LES AILES BELGES EN AFRIQUE

Ainsi que l'écrivait il y a quelques années Hervé Gérard, c'est peut-être dans le ciel de notre Colonie que l'aviation belge a tracé ses plus belles lettres de noblesse. Et c'est grâce à l'intelligence de nos ingénieurs et à l'habileté de nos pilotes qu'elle y a rendu d'inoubliables services sans lesquels le Congo n'aurait sans doute jamais été ce qu'il était devenu en 1960.

On l'ignore aujourd'hui, mais la première liaison de poste aérienne régulière en Afrique fut tentée par des Belges. Cela se passait en 1889. A chaque arrivée de bateau dans le port de Matadi, un ballon s'élevait afin d'acheminer rapidement le courrier à Boma, capitale de l'Etat indépendant du Congo. Il faudrait consulter de poussiéreuses archives pour connaître le nombre exact d'ascensions et le poids du courrier ainsi transporté. Quoiqu'il en soit, l'expérience fut assez rapidement abandonnée et il subsiste de cette aventure un cliché photographique montrant l'ascension d'une montgolfière à Boma.

Avec le début du siècle, l'avion prend peu à peu la place de l'aérostat. Dans les années 1909 à 1911, trois pionniers belges ont déjà pris l'air en Afrique. Le baron Pierre de Caters, détenteur du brevet de pilote n° 1, est le premier à voler en Egypte, Jan Olieslagers réussit à survoler la région d'Oran et J. Christiaens est le précurseur de la conquête du ciel d'Afrique du Sud.

La première tentative de vol en Afrique centrale d'un appareil plus lourd que l'air est également l'oeuvre d'un Belge. Avec l'appui financier du roi Albert, qui avait payé l'aéroplane et assumé les frais de voyage, Fernand Lescart s'embarque pour Capetown avec un Farman à moteur. Arrivé par le rail à Elisabethville, il y monte son appareil et parvient à l'arracher du sol le 12 novembre 1911. La température et l'altitude sont encore des facteurs inconnus pour le jeune pilote dont l'appareil s'écrase en bout de piste contre un rideau d'arbres. Lescart en sort indemne mais son appareil, est complètement détruit à l'exception du moteur qu'on parvient à récupérer. Après avoir construit un second appareil de toutes pièces, le pilote effectue une nouvelle tentative. Hélas, la chaleur a raison du moteur qui finit par rendre l'âme.

Entretemps, une commission est créée en Belgique en vue d'effectuer des études sur les moyens à mettre en oeuvre pour réaliser des liaisons aériennes intérieures au Congo. La guerre qui vient interrompre ces projets va toutefois permettre à nos aviateurs de se distinguer lors de la campagne en Afrique orientale allemande.

Disposant sur le lac Tanganika d'une flottille puissante dont le navire amiral Graf von Götzen est monté par les marins de l'ancien croiseur Königsberg coulé par les Britanniques à Zanzibar, les Allemands ont mis hors de combat l'Alexandre Delcommune, seule unité belge de valeur.

Le général Tombeur comprend que le seul moyen de réduire la suprématie navale ennemie réside dans la maîtrise du ciel. Il obtient alors du ministre Renkin l'envoi de quatre hydravions Short fournis par l'Angleterre et équipés chacun d'un moteur de 150 CV. Ces appareils arrivent en pièces détachées à Matadi d'où les lourdes caisses qui les contiennent sont acheminées par eau et par rail, après un long parcours de près de 3.000 km, jusqu'à M'Toa, sur les rives du petit lac intérieur Tongwe au nord d'Albertville.

A nouveau, les Belges vont se révéler des précurseurs en utilisant les premiers l'arme aérienne en Afrique centrale. Au prix d'innombrables efforts, ils parviennent à faire voler leurs appareils et à endommager gravement plusieurs unités allemandes dont le Graf von Götzen. La flotte ennemie est alors contrainte de se saborder et, après le bombardement de Kigoma, les troupes belges y font leur entrée le 29 juillet 1916, sans avoir dû tirer un coup de feu. Les eaux du lac sont à présent libres de toute entrave et la route de Tabora est ouverte. Après la conquête de l'Afrique orientale allemande, le capitaine-commandant de Bueger ramène son escadrille en Europe.

Les hostilités à peine terminées, les aviateurs belges reprennent leur rôle d'autrefois de créer des liaisons aériennes en Afrique. Deux d'entre eux, le commandant Georges Nélis, chef des services techniques de l'Aviation militaire, et le lieutenant Tony Orta, qui a combattu sur le lac Tanganika, obtiennent du roi Albert un soutien direct et efficace pour la création du *Syndicat national pour l'Etude des Transports aériens* (SNETA). L'ingénieur Albert Marchal, officier d'artillerie, et l'ingénieur Allard, brevet de pilote n° 3, se joignent à eux. Ces quatre hommes seront à l'origine de l'aviation commerciale belge qu'ils forgeront de toutes pièces, avec l'aide d'une petite équipe de travailleurs acharnés et d'aviateurs enthousiastes, coloniaux par vocation.

En même temps se constitue à Bruxelles le *Comité d'Etudes pour la Navigation aérienne au Congo* (CENAC) chargé de relever par photographie aérienne la carte du fleuve Congo et de ses affluents.

Des hydravions français Levy-Le Pen sont acquis et expédiés en Afrique. Le 9 février 1920, Tony Orta effectue un premier vol au-dessus du Stanley Pool et, treize jours plus tard, deux appareils réalisent pour la première fois le trajet Kinshasa-N'Gombe, parcourant 800 km sans incident.

Le 1er juillet 1920, à raison de deux trajets par mois, la première section de la *Ligne aérienne roi Albert* (Lara) est inaugurée avec succès.

La liaison n'Gombe-Lisala est à son tour mise en service le 1er mai 1921. A la fin de la même année, la troisième section Lisala-Stanleyville est réalisée. On peut à présent gagner le chef-lieu de la province Orientale en trois jours. Après vingt-deux mois d'efforts invraisemblables, on était parvenu à créer une ligne de navigation aérienne régulière, sans météorologie, sans aucune aide à la navigation, en suivant seulement le cours du fleuve Congo.

Le 7 juillet 1922, la Lara cessait son activité. Ses appareils, au nombre d'une quinzaine, avaient parcouru 123.000 km en 80 voyages, accompli près de mille heures de vol, transporté 95 passagers et environ quatre tonnes de fret et de courrier, sans aucun accident et avec une régularité exemplaire.

Pendant ce temps, la Snetta avait assuré en Belgique les services d'un aéroport, exécuté des transports réguliers avec différentes capitales européennes, et créé la *Société anonyme belge de Constructions aéronautiques* (SABCA).

Le 23 mai, l'Etat belge et la Colonie fondent la *Société anonyme belge d'Exploitation de la Navigation aérienne* (SABENA) qui reçoit la flotte de la Snetta ainsi que son personnel. On retrouve à sa tête l'équipe Marchal-Nélis-Orta.

La firme britannique Handley-Page a accepté que la Sabca soit chargée de la construction sous licence des appareils destinés à l'aviation civile belge et la Sabena commande les avions qui devront rejoindre leur base africaine par la voie maritime.

C'est alors que l'as de guerre Edmond Thieffry, alors avocat au barreau de Bruxelles, est autorisé à réaliser la première liaison Belgique-Congo avec l'un des appareils destinés aux lignes intérieures congolaises. Son Handley-Page, entièrement monté en Belgique, pèse 6.500 kilos et est actionné par trois moteurs développant ensemble 850 CV. Prévu pour dix passagers, l'engin a une charge utile de 1.500 kilos.

Immatriculé O-BAHO et baptisé "*Princesse Marie-José*", l'appareil prend son envol le 13 février 1925. Son équipage composé du pilote Léopold Roger et du mécanicien Joseph de Bruycker, sous les ordres du lieutenant Thieffry, est chaleureusement accueilli sur les aérodromes de la célèbre ligne française *Latécoère*. Après de multiples escales, notamment près de Dijon, à Lyon, Perpignan, Alicante, Oran, Colomb-Bechar, Gao, Nyamey, Zinder, Fort-Lamy, Fort-Archambault et Bangui, l'appareil atterrit à Kinshasa le 3 avril.

Si le voyage a duré 51 jours à la suite de nombreux incidents - tempête de neige, mistral, tempête de sable, pannes d'essence, hélice cassée - il ne lui a fallu que 76 heures de vol effectif pour parcourir plus de 8.000 km.

L'accueil de l'équipage à Léopoldville est indescriptible tant l'enthousiasme des populations blanche et noire s'exprime avec spontanéité. Quant au retour à Bruxelles, il est triomphal. Quelques années plus tard, devenu figure de légende, Edmond Thieffry disparaît au cours d'un de ses nombreux vols de reconnaissance, son appareil ayant heurté la barrière de montagnes qui borde la baie de Burton, au nord du lac Tanganika.

x

x x

Dès le début de ses activités, la Sabena s'attache à développer parallèlement un réseau d'Europe et un réseau d'Afrique qui vont, tous deux, connaître un développement prodigieux.

La flotte congolaise est rapidement constituée de trimoteurs Handley-Page à dix places et de monomoteurs De Havilland à quatre places. Les avions sont transportés en caisses et montés sur place. Aidée par les services de la Colonie et avec les faibles moyens de l'époque, la Sabena défriche, débrousse et nivelle des aérodromes et des pistes de secours, en forêt comme en savane, dont l'entretien ne fut pas l'un des moindres soucis de ceux qui avaient la responsabilité du trafic. Tout était à faire, l'infrastructure était à créer, le personnel tant navigant que terrestre était à former, à sélectionner et acclimater.

Le 25 avril 1925, les premiers vols expérimentaux ont lieu sur la ligne de Léopoldville-Luebo. Le 6 juin de la même année, le premier tronçon de la ligne du Katanga, rebaptisée *Ligne aérienne du roi Albert*, est mis en exploitation régulière. Les 9 et 10 février 1926, le "*Princesse Marie-José*" inaugure la ligne jusqu'à N'Gule emportant 1.200 kilos de courrier. En mai 1926, Boma est reliée régulièrement à la capitale du Congo. Une année plus tard, la liaison entre Boma et Elisabethville est entièrement réalisée. Longue de 2.275 km, elle est équipée de six aérodromes pourvus de bâtiments en matériaux définitifs, ainsi que de 74 plaines de secours.

Un service régulier est établi entre Luebo et Tshikapa à partir du 14 décembre 1927. En avril 1928, les Handley-Page de la Sabena joignent Lusambo à Luebo via Lulua-bourg. Le mois suivant, on inaugure la ligne Coquilhatville-Léopoldville par Bandundu et Inongo. En 1929, c'est au tour de la ligne Lusambo-Kabalo d'être ouverte au trafic. A partir du 5 avril 1931, Coquilhatville est reliée régulièrement à Stanleyville, de même que Libenge, afin d'assurer la correspondance à la liaison Belgique-Congo en préparation.

Aux Handley-Page vont succéder des trimoteurs Fokker F VII et des Westland Wessex, puis des Junkers JU 52 à 16 places dès 1936.

Il faudra attendre dix ans avant que soit effectuée la première liaison régulière sur la ligne Belgique-Congo. Il y eut de nombreuses tentatives, certaines réussies, d'autre avortées.

Un an après le raid réalisé par Thieffry et ses compagnons, un second vol, cette fois aller et retour, est entrepris le 9 mars 1926 par le lieutenant Georges Medaets, le lieutenant Jean Verhaegen et l'adjutant J. Coppens sur le "Reine Elisabeth", un monomoteur Bréguet XIX de 450 CV. Il effectue les 18.420 km du parcours en 100 heures et 26 minutes de vol effectif.

Suivent alors plusieurs tentatives infructueuses :

Le 11 novembre 1927, les lieutenants Medaets et Verhaegen s'envolent à nouveau sur le "Reine Elisabeth" équipé cette fois d'un moteur spécial de 600 CV. Surpris par une tempête, leur appareil s'écrase sur le plateau de Langres et les deux pilotes sont blessés.

Le 9 mars 1928, Edmond Thieffry entame un nouveau raid avec l'adjutant Joseph Lan et Philippe Quersin. Il a pris place à bord d'un biplan Zacco équipé d'un moteur Hispan Suiza de 600 CV, baptisé pour la circonstance "Princesse Astrid". Arrêté par un épais brouillard dans la région de Philippeville, il est contraint à un atterrissage forcé.

Trois mois plus tard, il effectue avec Philippe Quersin une nouvelle tentative, décollant le 26 juin 1928 sur un Renard construit par la firme belge Stampe & Vertongen et équipé d'un moteur Hispano-Suiza de 180 CV. A la suite d'une avarie, il doit se poser dans un marais entre Nîmes et Montpellier.

Le 26 mars 1929, Henri Aerden et le capitaine Bob Vandavelde empruntent un avion semblable, mais leur appareil se brise sur les contreforts des Pyrénées au bord de la Méditerranée.

A la fin de l'année 1930 c'est la réussite, les capitaines Omer Vanderlinden et Robert Fabry quittent Evere le 7 décembre à bord d'un Bréguet XIX semblable au "Reine Elisabeth" de 1926. Ils suivent la route empruntée cinq ans plus tôt par Thieffry et atterrissent à l'aérodrome de Ndolo après 8 jours, 9 heures et 25 minutes de voyage. Au retour, ils tombent en panne près du lac Tchad où ils doivent attendre un nouveau moteur qu'ils reçoivent après trois mois d'attente. De Fort-Lamy, ils rejoignent Bruxelles en moins de six jours, établissant ainsi un nouveau record.

Le 3 février 1931, l'adjutant Emile Dubois et Edmond Gilliaux décollent sur un monomoteur Bulte-Sport de 100 CV. Ils ne dépassent pas Bidon V, au coeur du Sahara, où ils sont tombés en panne.

Le 23 décembre 1931, un trimoteur Fokker VII de 690 CV effectue un voyage aller-retour Bruxelles-Reggan, sur la ligne du Sahara, afin de reconnaître l'itinéraire de la future voie commerciale vers le Congo. Son équipage comprend le chef-pilote Prosper Coquyt, le radio-télégraphiste Timper, le mécanicien Devismaison, et Tony Orta directeur de Sabena-Afrique.

L'année suivante, l'avocat Frédéric Jamar, qui venait d'obtenir le certificat de pilote colonial belge n° 1, réalise un véritable exploit. Il s'embarque seul, en mai 1932, sur un monomoteur Moth-Gipsy de 80 CV et réalise le premier vol de tourisme Congo-Belgique au départ d'Elisabethville. Il a emprunté la voie du Nil, suivi la côte orientale de la Méditerranée et traversé l'Europe centrale avant d'atteindre la Belgique après un mois de voyage.

En 1933, M. et Mme Edmond Gilliaux rejoignent leur résidence congolaise sur un monomoteur Puss-Moth de 130 CV, accomplissant le premier vol de tourisme Belgique-Congo via la Nigérie et le Gabon.

Le 24 mars 1934, M. et Mme Guy Hansez se rendent en Afrique à bord d'un biplan Fox-Moth équipé d'un moteur Gipsy de 130 CV. Emportant un courrier spécial, ils effectuent un voyage record mettant cinq jours à l'aller et huit jours au retour, par le lac Tchad.

De juin à octobre 1934, M. et Mme Edmond Gilliaux réalisent le premier vol de tourisme Congo-Belgique-Congo à bord d'un monomoteur Puss-Moth de 130 CV.

Le 17 décembre 1934, le capitaine Arnold de Looz-Corswarem, président de la Fédération des Clubs belges d'Aviation de tourisme, s'envole pour Léopoldville à bord d'un monomoteur St-Michel équipé d'un moteur de 100 CV de construction belge. Après avoir fait escale à Lyon, Rome et Tunis, il rallie Tripoli puis Mourzouk, en Libye. Il traverse ensuite le Tibesti et prend la voie traditionnelle par Fort Lamy, Fort-Archambault et Bangui. Au retour, il survole le Sahara, le détroit de Gibraltar et l'Espagne, mais son avion est détruit près d'Alicante et lui-même sérieusement blessé. Il reçoit pour son exploit le Trophée national du Mérite sportif.

Le 20 décembre 1934, Teddy Franchomme, ancien pilote de chasse de la première guerre mondiale, et Ken Waller s'envolent d'Evere à destination du Congo. Leur bimoteur, un De Havilland-Comet de 400 CV, est baptisé le "*Reine Astrid*". Après avoir survolé la France à 4.500 mètres d'altitude et fait escale seulement à Oran et à Nyamey, ils atteignent l'aérodrome de Ndolo, ayant couvert en 22 heures 40 minutes de temps réel les 7.500 km séparant Bruxelles de Léopoldville. Ils accomplissent le voyage de retour également en trois étapes. La liaison aller et retour s'est effectuée en 44 heures et 15 minutes, à la moyenne horaire exceptionnelle de 326 km.

C'est le 23 février 1935 qu'a enfin lieu l'ouverture du service régulier Belgique Congo par un trimoteur Fokker VII de 690 CV qui a reçu pour la circonstance le nom d' "*Edmond Thieffry*". Tony Orta accompagne l'équipage composé du chef-pilote Prosper Cocquyt, du second pilote J. Schoonbroodt et du mécanicien-radio F. Maupertuis. Le voyage s'effectue en six étapes à l'aller et cinq au retour.

Quelques jours plus tard, un autre Fokker, le "*Léopold Roger*" entreprend le deuxième voyage postal régulier Belgique-Congo. Son équipage se compose du premier pilote Van Ackere, du pilote en second Closset et du mécanicien-radio Bergmans. L'appareil qui emporte également deux passagers, les journalistes Albert Bouckaert et René Weverbergh, a suivi la route classique aux multiples escales: Marseille, Oran, Colomb-Bechar, Reggan, Gao, Nyamey, Zinder, Fort-Lamy, Fort Archambault et Bangui. Celle-ci sera sensiblement raccourcie quelques mois plus tard lorsque la Nigérie britannique aura autorisé les appareils de la Sabena à survoler son territoire.

Les Fokker VII volent à 150 km à l'heure. Ils sont contraints de "faire de l'essence" un peu partout, même en des endroits aussi désertiques que Reggan ou Bidon V. En outre, ils ne peuvent emporter que deux passagers, le courrier étant prioritaire.

A ces appareils vont succéder d'abord des Savoia Marchetti S 73 pouvant accomplir le voyage en quatre jours avec six passagers, puis des Savoia Marchetti D 93 qui vont parcourir la distance en trois jours avec huit ou dix passagers. Au lieu des 50 heures habituelles de vol effectif, 30 heures suffiront bientôt pour rallier Bruxelles à Leopoldville. On prévoit même une durée de deux jours lorsque le balisage lumineux en cours d'installation à travers le Tanezrouft permettra le survol nocturne du désert.

Les événements de 1940 vont interrompre les exploitations de la Sabena en Europe ainsi que la liaison Belgique-Congo, mais la compagnie s'organise aussitôt en Afrique afin de participer à l'effort de guerre allié et de préparer le prodigieux développement de l'aviation civile congolaise au cours des années cinquante. Ceci est une autre histoire que nos amis lecteurs découvriront dans le prochain bulletin de Congorudi.



José Clément

Les renseignements qui ont permis la rédaction de cet article ont été puisés dans divers ouvrages et publications, et plus particulièrement dans le récent volume "*Les Belges à la Conquête de l'air*" qui vient de paraître aux Editions Hayez. Comportant 137 pages et plus de 180 illustrations, c'est un livre qui mérite de figurer dans chaque bibliothèque.

LA(E) CLEF DES CHAMPS ...

de Marcel LECLEF

Capitulation mai '40 : mobilisé depuis août 1939, je me suis posé quelques questions ; surtout après avoir lu "Mein Kampf" et n'ayant par surcroît aucune envie d'une villégiature dans un camps de prisonniers, j'ai décidé de m'évader et de continuer la lutte.

Où et comment ? Un enchaînement de circonstances m'y ont aidé.

Reste à savoir si j'avais le droit de désobéir à certains ordres militaires du 28 mai 1940. L'avenir et le résultat final me diront que j'ai eu raison et beaucoup vous diront qu'il fallait agir selon sa conscience.

Je vous ferai grâce ici de toutes les difficultés que tout évadé a certainement rencontrées et mon but est de vous raconter brièvement ce qu'on appelle dans ce genre d'exercice "les bons moments" à retenir.

Grâce à certains "laisser-passer" pas trop valables, que le Président de la Croix Rouge de Belgique, le Baron de Waha, m'a fournis, me voilà en route vers ...

Traversée de France : Poitiers, grosse indifférence de la part des Autorités belges, pas encore remises de la douche Reynaud.

En traversant un village, St Julien-Lars, voilà que ma voiture, une Buick tombe en panne. Grâce au ciel, le mécano d'un petit garage prend les choses en main et 24 heures plus tard, sans vouloir accepter la moindre rémunération, j'étais prêt à reprendre la route.

C'est dans son atelier que la propriétaire d'une belle maison de campagne, voisine directe, m'a très gentiment invité à venir déjeuner. Son mari, le notaire de l'endroit, mobilisé était prisonnier des Allemands. Avez-vous jamais déjeuné chez des gens "biens" où, lorsque vous demandez "où se trouve le petit endroit ?" on vous envoie au fond du jardin !

Là se trouvait un petit habitacle, la porte garnie de deux petits coeurs et, à l'intérieur, un siège ad hoc pour deux personnes ! Une minute plus tard, Madame la notairesse est venue m'y rejoindre et nous avons gentiment parlé de choses et d'autres.

Trente-sept ans plus tard, je suis repassé par St-Julien, au cours d'un voyage "pèlerinage" en famille. J'ai retrouvé mon mécano sauveur au même endroit et il se souvenait de tous les détails de la panne ! Il nous a déconseillé une visite chez le voisin : notaire décédé, son épouse devenue folle depuis, le mécanicien nous a certifié que l'habitable au fond du jardin servait toujours !

Vers le Sud, j'ai embarqué le Lt René Souheur ex-champion de Belgique d'escrime, et un M.d.L. des Guides, Van Lerberghe habitant les environs de Courtrai.

Passons sur notre déception, lorsque nous avons dû constater le pessimisme, le manque total d'aide, rencontrés dans tous les C.R.A.B. tant à Toulouse qu'à Montpellier.

Au cours de nos recherches pour trouver un point de chute militaire "sérieux", je me suis présenté (à l'heure de la sieste - sorry !) à un camp belge situé dans le bled près de St André-de-Sangonis (Hérault). A tout hasard, j'avais laissé mes compagnons dans la voiture. Le planton que j'ai dû réveiller s'est décidé en maugréant à réveiller le Cdt. de ce camp, un lieutenant des C.T.

En deux mots, j'ai appris que ce camp comprenait :

- a) ± 400 soldats belges ;
- b) qu'ils avaient une mitrailleuse et quelques fusils ;
- c) qu'ils attendaient l'ennemi de pied ferme et que l'on verrait bien ce que l'on verrait !

Comme il m'invitait à faire partie de ce groupe terrible qui allait sans doute bouffer les panzers avec leurs dents, j'ai accepté avec joie, mais en disant que j'allais aussi apprendre la bonne nouvelle à mes compagnons de route.

Je ne sais pas pourquoi, mais notre voiture a démarré très vite vers une autre destination.

Arrivée à Palavas, Hôtel Méditerranée, achat de vêtements civils pour mieux prospecter la région incognito. Rencontre avec le Lt Bouriano de la Force Aérienne. Son conseil : me présenter à Maugio-Carnon, où se trouvait un groupe de l'aviation militaire belge (le 2e régiment d'Aéronautique Militaire), sous le commandement du Major Delaunoit.

Impossible de lui décrocher un zinc (je pilotais un peu), tous les appareils étaient mis hors service par ordre des Allemands et de Bordeaux !

Ayant emprunté la bicyclette du fils de l'hôtel, et par les petites routes, pour éviter les contrôles, je me suis retrouvé un matin au port de Sète où, disait-on, des possibilités d'embarquement pouvaient exister? Il s'y trouvait un navire égyptien, le Rod-el-Farag de ± 10.000 tonnes, embarquant du matériel militaire. J'ai eu la chance de me trouver nez à nez avec un des officiers de ce navire qui m'a dit que le navire quitterait Sète au début de l'après-midi, mais que seuls ceux revêtus d'un uniforme, pourraient monter à bord. En effet, ce navire affrété par le gouvernement anglais essayait de sauver surtout le restant de la Brigade Tchèque Miroslav et les pilotes polonais qui avaient assuré la défense de Lyon. Ces pilotes ont, du reste, contribué largement par la suite au succès de la Bataille d'Angleterre.

Problèmes : comment retourner à Palavas pour avertir mes compagnons de route, et récupérer mon uniforme et rejoindre Sète à temps ! Très simple, j'ai "emprunté" une Citroën type Rosalie, véhicule pour lequel une clef de contact n'était pas nécessaire à la mise en marche, un simple bouton enfoncé suffisait. J'y ai même mis le vélo et après en avoir terminé avec Palavas, mes compagnons m'ont accompagné à Sète (plus la Citroën).

Arrivés au port, catastrophe, l'accès en était bloqué par la garde mobile et refus catégorique de laisser passer les uniformes belges.

En faisant un détour sur les quais et en passant en dessous de deux rames de chemin de fer, j'ai vu que je pouvais me joindre encore à un dernier groupe de soldats tchèques, qui embarquaient encore quelques sacs à dos d'homme. Cela m'a réussi et arrivé à bord, j'ai fait signe à mes compagnons de faire de même, mais il était trop tard, le bateau partait...

J'ai été découvert le lendemain et "présenté" à un officier anglais, maître à bord. Celui-ci, furieux, m'a tout d'abord menacer de me jeter à la mer, car la Belgique ayant déposé les armes, il me classait comme franc-tireur. Danger en cas d'arraisonnement pour tous les autres à bord.

Grâce à l'intervention du capitaine grec, Vernardakis, tout s'est arrangé : uniquement tous mes papiers d'identité et insignes ont pris le chemin de la mer.

A bord du Rod-el-Farag se trouvait également en "stowaway", deux officiers français : André Manuel, actuellement colonel en retraite et qui par la suite a été attaché au Général de Gaule comme officier de renseignement. Lorsque nous nous sommes revus un peu plus tard à Londres, il a eu la gentillesse de me présenter au Général. Le second, Pierre Fourcaud, également colonel en retraite, vice-président de l'Amicale des Réseaux Action de la France Combattante, est un ancien combattant de la guerre 14-18. Il se trouvait à bord, blessé par balles au bras, et n'a pas eu une traversée trop facile, par manque de soins. Il est encore toujours en activité à l'Hôtel des Invalides à Paris. Je les ai revus tous deux à Paris récemment et, croyez-moi, beaucoup de jeunes n'ont pas leur enthousiasme et joie de vivre. Ils ont tous deux effectué des missions parachutées pendant la guerre en France. Bravo.

L'échange de nos souvenirs d'évasion s'est déroulé autour d'une bonne table.

Ce navire comptait 6 cabines et 2 salles de bain et nous étions environ 1.700 à bord. Il y avait heureusement beaucoup de place dans les coursives, pont et surtout les cales, car le navire "semi-cargo", n'avait que nous comme cargo.

Dès le lendemain, deux problèmes majeurs ont été résolus rapidement : sauvetage et nourriture.

Sauvetage : rassemblement général, constatation que nous disposions de 6 canots pour 1.700 candidats et le Cdt ayant conclu qu'en cas de torpillage, trois seulement de ces canots pourraient servir, il abandonnait l'idée de tout nouvel exercice et recommandait de se faire des radeaux avec tout ce qui se trouvait à bord comme planche écoutille, fûts, etc...

Nourriture : simple, il n'y en avait plus après trois jours et les réservoirs d'eau potable étaient tellement secoués par la mer que trop de rouille s'y trouvait mélangée, et qu'il a fallu la faire bouillir.

D'où régime pendant une vingtaine de jours : 2 tasses de thé par jour, agrémentées d'un biscuit de mer, très dur, de survie.

Arrivée à Gibraltar début juillet où la Home Fleet venait de rentrer de la bataille de Mers-el-Kebir. Home Fleet comprenant encore les HMS HOOD et les HMS ARK ROYAL que les Allemands disaient avoir coulés. Evidemment, cette armada occupait tout le port et nous n'avons jamais pu amarrer. Pas de ravitaillement disponible non plus.

Nous avons reçu a bord la visite de deux ou trois marchands espagnols venus en barquettes vendre cigarettes et savon, etc... Ces marchands nous ont appris que le franc français de l'époque n'avait plus cours. Or pour les Tchèques et Polonais entre lesquels les caisses régimentaires avaient été partagées avant le départ, c'était plutôt triste.

Résignés, mais aussi joueurs, les francs leur ont servi de "chips" sans valeur pour corser leurs jeux de dés ou de cartes, pendant la traversée.

Hygiène à bord :

- 1) pas d'eau courante ;
- 2) les salles de bain, uniquement en raison de l'éclairage, servaient d'endroit pour venir s'y débarrasser, ne fût-ce que pour quelques minutes, des nombreuses punaises dont chacun était porteur. Après trois jours, cela ressemblait à un abattoir.
- 3) pour la masse des hommes, des "toilettes" avaient été installées au départ du château arrière au moyen de grandes planches promenade, avec cordes, au-dessus de la mer parfois agitée !

Gibraltar : comme il faisait chaud ce mois de juillet, je me suis jeté à la flotte et j'en suis ressorti couvert de cambouis. Pas d'eau douce disponible à bord et j'en suis resté couvert jusqu'au bout de la traversée. Ceci m'a sans doute permis de n'avoir pas trop de punaises.

Lors de la visite à bord de ces marchands espagnols, mais ignorant complètement où nous allions, je me suis adressé à l'un de ceux-ci pour lui demander s'il pourrait envoyer un télégramme à un membre de ma famille en Grande-Bretagne. Il a accepté (j'ai récupéré ce télégramme par la suite) et, croyez-moi, sans prendre note devant moi du message que je lui donnais, celui-ci est arrivé le jour même à destination, sans une faute. Ce message comprend exactement 13 mots et la rue du destinataire le n° 13 !

Ce brave homme que je voudrais encore remercier, n'a pas accepté d'argent, tout ce que j'avais n'avait plus cours disait-il.

Merci homme !

Après avoir eu une chaude alerte en Méditerranée, où un sous-marin italien a essayé de nous rejoindre, nous avons eu à Gibraltar, de nuit, la visite d'avions italiens, lesquels d'une altitude hors de portée et en vrais "kamikase", ont eu le courage de lâcher leur bombe sur un couvent.

Le Général C. Danloy, aussi en évasion, se trouvait "engagé" comme artilleur sur un navire ancré pas loin du nôtre, et pourra mieux vous raconter comment il a dû par ordre, ouvrir le feu sur ces avions hors de portée. Objectif : "à gauche de la lune !" Seul à tirer, seul à avoir un résultat : réveiller tout le monde sur tous les navires.

En quittant Gibraltar, nous avons rejoint dans l'Atlantique, un convoi de + 24 navires. Pendant les 17 jours de traversée, nous avons eu quelques alertes sous-marines (3 coups de sirène). Si elles avaient lieu au moment de la sacrée distribution du thé ou des biscuits de mer, personne ne quittait sa place dans la queue.

Nous avons cependant perdu, toujours de nuit, quelques navires. Généralement, le plus lent se trouvant loin à l'arrière du convoi. Il était impressionnant, au moment des alertes, de voir le nombre d'armes légères de tous calibres, sortant de tous les coins. A l'embarquement, tous étaient cependant admis à bord sans armes !

Une des choses les plus émouvantes et de toute beauté que j'ai eu l'occasion de vivre, était le rassemblement, le soir, éclairé uniquement par la lune, d'une masse de Tchèques et de polonais chantant en chœur leur nostalgie. Sans nouvelles des leurs, de leur Patrie, de leurs compagnons d'armes, ignorant tout de leur avenir, je ne pense pas qu'il soit possible, pour n'importe quel chœur d'artistes, de jamais approcher la beauté de ces chants de tristesse. J'en ai encore froid dans le dos quand j'y pense.

Nous voilà finalement arrivés de nuit et en plein bombardement du port, à Liverpool.

Le matin tout d'abord grande nouvelle qui a provoqué de très grosses discussions parmi les joueurs de dés et de cartes : le franc français s'échangeait encore au cours plein pour tous ceux qui s'évaluaient ! ! !

Avant de débarquer, nous avons eu un dernier rassemblement pour écouter un discours de bienvenue par un officier général britannique. Il s'est, je crois, rapidement rendu compte que peu pouvaient comprendre ce speech en anglais, aussi il a abrégé en nous disant : "enjoy our British hospitality and have a nice cup of tea".

Vous savez à quelle sauce nous avons survécu et pour beaucoup; ils se souviendront qu'avant 1940 le thé sur le continent était un remède lors de grippe ou de refroidissements. Alors vous comprendrez que nous étions vraiment très contents, cela nous sortait par le nez et les oreilles.

Au Transit Camp on m'a fait "confiance", car sans papiers et deux jours plus tard, enfin lavé, épouillé et gavé d'oranges et de bière, j'ai été conduit en train à Tenby mais encadré de deux sous-lieutenants anglais pour que je ne me "perde" pas. On ne sait jamais !

Arrivée à Tenby, accueil "chaleureux" organisé par des douaniers belges réfugiés et qui, sans le moindre humour, m'ont tout de suite demandé, avant tout autre chose : que venez-vous faire ici ?

Amen.

VISITE GUIDEE DU MUSEE D'ART MODERNE

DATE : VENDREDI 4 DECEMBRE

HEURE: 14.30 PRECISE. Rendez-vous à 14.15 H. au plus tard,
Place Royale, côté Musée d'Art Moderne.
En cas de mauvais temps, rendez-vous sur
le Parvis (couvert) de l'église St Jacques.

COUT : 100 F/ personne.

POSSIBILITE DE DEJEUNER AVANT LA VISITE.

Il sera possible de déjeuner au Club Prince Albert, rue des
Petits Carmes 20-22, proche de la Place Royale. (Parking possible
dans la cour de l'ancienne caserne).

HEURE: 12.00 H. à table. Mr et Mme WISSOCQ-VAN LANCKER seront à
l'entrée du restaurant pour accueillir
les VTB. (Tenue: veston/cravate)

COUT: Menu du jour: 310 F. (boissons non comprises)

MODALITES D'INSCRIPTION A RESPECTER SANS FAUTE.

Cette visite, organisée par nos amis Guy et Denise WISSOCQ
- VAN LANCKER, bénéficiera des services d'un ou deux guides suivant
le nombre de participants que nous devons connaître 8 jours avant
la visite. D'où la nécessité de vous inscrire pour le 26 NOVEMBRE
AU PLUS TARD, en informant le Secrétaire, Jacques DOME, avenue de
Foestraets 42 - 1180 Bruxelles; Tél: 02/374 24 14 , par écrit
(papillon ci-dessous) ou par téléphone. Les paiements se feront
sur place.

PARTICIPATION A LA VISITE DU MUSEE D'ART MODERNE LE VENDREDI 4 DEC.

VISITE DU MUSEE : PERSONNES

DEJEUNER AU CLUB: PERSONNES

NOM: Prénom:.....

NOTRE MAGASIN A VOTRE DISPOSITION

Les articles "Vieilles Tiges" suivants sont à votre disposition :

CRAVATE	350 Francs
INSIGNE BLAZER	400
INSIGNE REVERS	350
AUTANT-COLLANT VOITURE	25
ECUSSON "50 ANS" VTB SUR BOIS	500

Ces articles sont disponibles

AU BAR DE LA MAISON DES AILES
AUPRES DU TRESORIER

En cas d'envoi postal, veuillez ajouter 40 Francs pour frais de timbre.