

20ème stage Arthur Piroton

19-23 août 2019



Anthisnes Nort International Airport

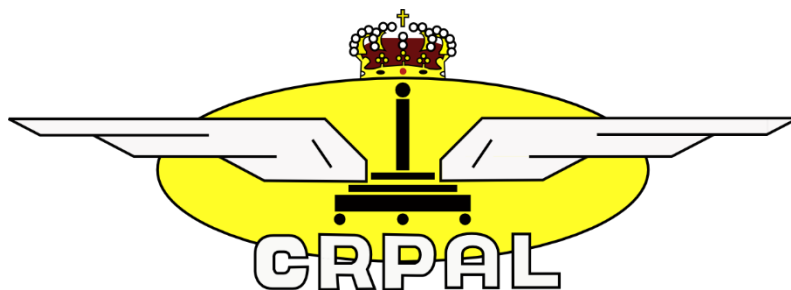
Anthisnes North International Airport

stage Arthur Piroton 2019

CRPAL

TABLE DES MATIERES

Page 1 : table des matières
Page 2 : le mot du premier échevin
Page 3 : historique du stage Arthur Piroton
Page 4 : qui est Arthur Piroton
Page 5 - 6 : introduction à la thématique
Page 7 - 8 : Hélène Dutrieu
Page 9 - 10 : Georges Nélis
Page 11 : Pierre de Caters
Page 12 : Edmond Thieffry
Page 13 : Willy Coppens
Page 14 : Jean de Selys Longchamps
Page 15 : Lucien Leboutte
Page 16 : Jean Offenbergh
Page 17 - 18 : Charles Demoulin
Page 19 : remerciements à nos sponsors



Stage CRPAL 2019

Cette année encore, la commune d'Anthisnes propose aux plus jeunes un maximum de stages durant les congés scolaires. Ce sera aussi le cas durant les mois de juillet et août prochains. La diversité et la qualité seront de nouveau programmées et proposées aux parents qui doivent veiller à occuper leur progéniture pendant cette longue période de congés scolaires.

Pour la vingtième fois, les membres du Club royal de petite aviation liégeoise –CRPAL- vont se mobiliser et faire en sorte que parents et enfants gardent le meilleur souvenir de cette semaine partagée entre la salle communale et les magnifiques installations du club implantées sur la bute qui s'érige entre Villers-aux-tours et Anthisnes. Le bois d'Anthisnes sera à quelques mètres pour diversifier les plaisirs !

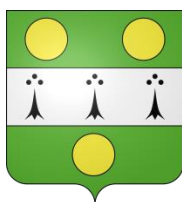
C'est un véritable village qui va se former durant une semaine et bon nombre de personnes vont loger sur place. Membres, conjoints, amis vont en effet, comme chaque année, unir leur force pour offrir le meilleur à la quarantaine de stagiaires, Anthisnois et autres. Nul doute, ces derniers en garderont le meilleur souvenir !

Voilà aussi qui démontre combien ce club a su s'intégrer au sein des structures communales et rester disponible pour chacun, dont les plus jeunes attirés par ce sport. Merci à tous !

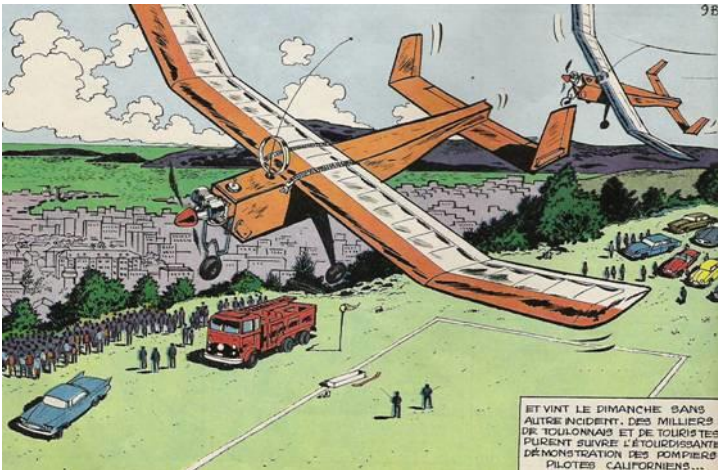
En vous souhaitant la meilleure réussite,

Michel EVANS

Premier échevin



Stages Arthur Piroton



Au début de ce siècle, la commune d'Anthisnes convoque le CRPAL avec toutes les autres associations sportives et culturelles de l'entité pour nous proposer d'organiser un stage pour les jeunes. Notre réponse fut positive. Nous étions enthousiastes à l'idée de faire découvrir les joies de la petite aviation aux jeunes de la

commune.

Le Challenge Arthur Piroton était né. Nous en sommes maintenant à la vingtième édition.

Dominique, Nicole et Jean-François se sont donnés sans compter pour faire évoluer ce stage. Toutes sortes de petits modèles ont été construits par les stagiaires. Les uns plus solides que les autres mais toujours assez compliqués à mettre en œuvre.

En 2005 Dominique, André et Simon ont relevé le défi de faire évoluer la formation plutôt sous l'angle du pilotage. Une bonne quinzaine d'avions électriques aux puissants moteurs sont mis très rapidement en l'air. Une fois en altitude, l'élève prend les commandes, sans aucun danger : les appareils sont tous équipés de double-commande.

Sur le terrain cinq équipes de 5 ou 6 élèves mettent en vol pas moins de sept ou huit avions ou planeurs, tandis que deux équipes, construisent un petit modèle à la salle communale.



10^{ème} stage Arthur Piroton août 2009

Qui est Arthur Piroton ?

Notre Membre Arthur Piroton est un dessinateur de bande dessinée. Il est né et a vécu dans la commune d'Anthisnes. Arthur Piroton est surtout connu pour les aventures de "Michel et Thierry", fruit de sa complicité avec Jadoul. Arthur s'est éteint le 22 janvier 1996. C'était l'un des grands dessinateurs réalistes du journal "Spirou". Il laisse derrière lui une œuvre assez diversifiée. Aujourd'hui, la rue conduisant vers le village de Poulseur, la rue des Roches, où a vécu Arthur Piroton à Anthisnes, porte son nom.



Anthisnes, le village d'Arthur Piroton

Arthur Piroton est né le 4 juin 1931 dans le petit village de Vien (dans le petit hameau "Les Floxhes"), sur la commune d'Anthisnes (Liège - Belgique). Tout petit déjà, Piroton avait le don du dessin, mais sa famille était bien loin de l'imaginer en créateur de bandes dessinées.

Il dessine sa première bande dessinée : 'Le Crime de Tolumont' à partir de 1950. Tolumont est un lieu-dit de la commune d'Anthisnes où se trouve une très ancienne ferme en pierres du pays. Cette bande dessinée sera l'histoire romancée d'un crime perpétré à la fin du XVIIIe siècle à cet endroit.

Le 26 avril 1956, Arthur Piroton se retrouve chez "Spirou". Pour ses débuts chez Spirou, Arthur vivra à Bruxelles pendant six ans avec sa petite famille. C'est à cette époque aussi qu'Arthur rencontra Paul Deliège, qui deviendra son plus grand complice. Arthur illustre aussi certaines revues comme "Bonnes Soirées" et "Télé-Moustique".

1961 est une grande date pour Arthur. Elle marque les débuts de "Michel et Thierry", les ancêtres des "Casseurs de Bois". Ces deux personnages consacraient l'entrée de l'aéromodélisme et du vol à voile dans la bande dessinée. Sur des scénarios de Charles Jadoul, "Michel et Thierry" connurent plusieurs aventures (11 au total, dont une seule en album chez Dupuis : "Le grand Raid"). Dans ces aventures, Arthur Piroton dessine de sa propre expérience, car il est lui-même maquettiste d'avions et lauréat de divers concours internationaux. D'ailleurs, un petit terrain d'aviation créé par un groupe d'Anthinois, passionnés d'aéromodélisme, existe depuis 1988 à Anthisnes. Le club, CRPAL est venu s'installer sur le site deux ans plus tard en y apportant ses infrastructures et sa notoriété. Arthur Piroton y était un membre très actif. Aujourd'hui, un stage à son nom s'y déroule d'ailleurs régulièrement depuis l'an 2000. En 1979, sur un scénario de Mittéi et avec la collaboration de Francis Carin, Piroton créa une nouvelle série : "Les Casseurs de Bois", nouvelle mouture de "Michel et Thierry".

Introduction à la thématique

Les 8 équipes du stage

Pour célébrer cette vingtième édition du stage d'aéromodélisme « Arthur Piroton », le CRPAL a choisi de baptiser les 8 équipes constituées avec les noms de certains de ces hommes et femmes qui ont porté haut et fier les couleurs de l'aéronautique belge. Les pages suivantes vous présentent de manière succincte pourquoi et comment ils et elles ont joué un rôle important pour l'aviation de notre pays.

Bien entendu, nous ne pouvons les nommer tous tant ils ont été nombreux, nous avons fait une sélection de noms qui nous semblaient importants à faire connaître à nos jeunes stagiaires et de les inciter ainsi à chercher à se documenter plus en profondeur sur ce sujet historique si passionnant de notre histoire.

Ce furent des pionniers, des explorateurs, des visionnaires, des ingénieurs ou de redoutables guerriers, mais tous ont œuvré pour que la Belgique puisse développer et être fière de son aviation civile et militaire sans distinction de région ni de langue.





Charles Demoulin
1920 -

EQUIPE 01

Jean Offenbergh
1916 - 1942

EQUIPE 05

Edmond Thieffry
1892 - 1929

EQUIPE 02

Lucien Leboutte
1898 - 1988

EQUIPE 06

HÉLÈNE DUTRIEU
1877 - 1961

EQUIPE 03

Willy Coppens
1892 - 1986

EQUIPE 07

Jean de Selys Longchamps
1912 - 1943

EQUIPE 04

DIEDRE DE CAITERS
1875 - 1944

EQUIPE 08



HÉLIÈNE DUTRIEU

1877 - 1961



Hélène Dutrieu : née à Tournai en 1877

Décédée à Paris en 1961

C'est à l'âge de 14 ans que cette fille d'officier belge a commencé à gagner sa vie. Très sportive, elle devint coureuse cycliste professionnelle et commence rapidement à engranger ses premiers records. Le Roi Léopold II en 1898 la récompense en lui décernant une première médaille. Ses compétitions internationales l'amènent en France où on lui propose d'être la première pilote féminine du célèbre aéroplane « La demoiselle ». Elle détruit son avion à l'atterrissage, mais persiste ! Elle passe par l'école Farman où pour des raisons soi-disant administratives, on lui refuse en 1910 son brevet, elle rentre donc en Belgique où la licence n'est pas encore obligatoire. Elle participe à de nombreux « meetings » et reçoit enfin le tant convoité brevet alors devenu obligatoire (N° 27, le numéro 28 sera Georges Nélis). C'est le premier brevet que l'aéroclub de Belgique accorde à une femme.

C'est alors que commence son cumul de records, médailles et prix divers.

- Premier prix de la Coupe Fémina (en 1910 et en 1911) à Etampes sur un parcours de 60,8kms en 01Hr9
- Record officieux d'altitude : 400mètres
- Record officieux de durée de vol : 40 minutes
- Record officieux de distance en circuit : 45 kms
- Elle remporte la coupe du Roi en 1911 à Florence (Course de vitesse et d'endurance)
- Hélène Dutrieu sera la première femme à voler sur hydravion en 1912.
- Pour l'ensemble de ses vols, elle reçoit la Croix de la Légion d'honneur en France
- En Belgique elle est nommée Officier de l'Ordre de Léopold.

Elle n'est pas autorisée à voler durant la première guerre mondiale, mais elle se met au service de la croix rouge française et se verra confier la direction des ambulances de l'hôpital Messimi par les Forces armées et terminera la guerre comme directrice de l'hôpital militaire du Val de Grâce.

A 41 ans après la guerre, elle se marie et se lance dans le journalisme qu'elle abandonne pour se consacrer à la promotion de l'aviation. Elle crée en 1956 un prix féminin franco-belge pour récompenser chaque année la femme qui seule à bord aura couvert la plus grande distance en ligne droite sans escale (Coupe Hélène Dutrieu-Mortier)

Hélène Dutrieu fut surnommée « la flèche humaine » par les journalistes surpris par ses succès en cyclisme et « girl hawk » dans le monde de l'aviation tellement ses manœuvres étaient audacieuses. Elle fut connue et appréciée pour son sens inné de l'humour, mais aussi et surtout par son courage, sa ténacité, sa grande sportivité et par ses talents innés d'aviatrice.

Cette grande dame pionnière de l'aviation s'est éteinte en 1961 à l'âge de 81 ans à Paris.



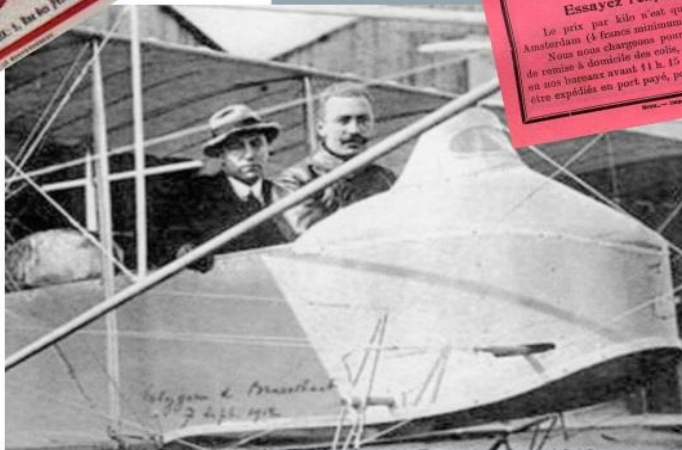
S.N.E.T.A.
TRANSPORTS PAR AVIONS
16, rue Thérésienne, à BRUXELLES
HIVER 1922-1923

HORAIRES ET TARIFS

Passagers	ALLER	ATTERISSAGES	RETOUR	TARIFS	
				simple	avec retour
D. 10 h. 30 A. 12 h. 30		Paris	14 h. 45	175.—	300.—
		Bruxelles	12 h. 45		
		Rotterdam	11 h. 25 (*)	125.—	200.—
D. 1 h. A. 2 h. 20 (*) D. 2 h. 35 (*) A. 3 h. 05 (*)		Rotterdam	11 h. 10 (*)		
		Amsterdam	10 h. 40 (*)		
		Londres	14 h. 30	200.—	365.—
D. 11 h. A. 13 h. 30 D. 14 h. A. 15 h. 30		Bruxelles	12 h.	125.—	237.50
		Bruxelles	11 h. 30		
		Cologne	10 h.		

(*) Housse hollandaise.
Renseignements: Téléphone Direction n° 1006-1007.4. Aéroports n° 1007.

Essayez l'expédition de vos petits colis par avions
Le prix par kilo n'est que de fr. 3.50 pour Paris, 2 francs pour Rotterdam ou Amsterdam (4 francs minimum) pour un prix minimum de toutes les formalités d'expédition et de remise à domicile des colis, par camion automobile, chez le destinataire. Les colis remis en nos bureaux avant 11 h. 15 sont envoyés le jour même, vers leur destination. Ils peuvent être expédiés en port payé, port dû et contre remboursement.



L'EXPANSION BELGE

PAR L'AVIATION

Traité du Commandant-aviateur
G. NÉLIS
Aid de Service technique de l'Armée
Colonel belge

16 PAGES
D'ILLUSTRATIONS

PUBLIE SOUS LE PATRONAGE DU JOURNAL
La Conquête de l'Air
AU BÉNÉFICE DU MONUMENT À ÉLÉVER
AUX AVIATEURS MORTS POUR LA PATRIE

ÉDITEUR
L'EXPANSION BELGE

Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne
SABENA
Société S.N.E.T.A.
16, rue Thérésienne BRUXELLES

aux destinataires

Services Aériens - Passagers, Marchandises, Courrier postal
1000 Paris, Londres, Rotterdam et Amsterdam
Renseignements: 16, rue Thérésienne (Tél. 1006 et 1007.4) ou à l'Aéroports (Tél. 1007.4)

Georges Nélis

Georges Nélis, né à Hale en mai 1886 et décédé à Ixelles le 2 mars 1929

Cet élève doué en mathématiques entre à l'école royale militaire en 1904 et débute sa carrière en 1909 avec le grade de sous-lieutenant à la Compagnie des ouvriers et aérostiers dans le corps du génie.

Il sera en 1910 le premier élève officier aviateur et reçoit officiellement sa licence de pilote de la Fédération Aéronautique Internationale. (28^{ème} licence de pilote belge) Il fut par ailleurs le seul officier à répondre à l'appel de recrutement d'élèves pilotes dans les unités du génie tellement l'aviation était mal considérée au sein des forces armées. La Belgique a même tenté d'interdire l'utilisation de l'avion comme arme de guerre à la conférence de désarmement de La Haye en 1907...

En 1913, c'est avec le grade de capitaine qu'il est muté à la nouvellement créée compagnie des Aviateurs. En 1915, durant la première guerre mondiale, il devient adjoint au directeur technique du service de l'aviation. Son service répare les avions endommagés et met en service les nouveaux appareils. Il termine la guerre comme directeur du département technique avec le grade de capitaine-commandant (croix de guerre avec palme, médaille de la victoire et médaille commémorative de la guerre). Il prend sa pension en 1924 avec le grade de major honoraire.

Cependant, dès 1916, le Capitaine Nélis songe déjà à développer ses propres avions, convaincu du rôle essentiel que l'avion va jouer dans les années à venir. La firme Anversoise « Bollenkens » construira les 6 premiers modèles qui ne sont en fait que de pauvres copies d'avions « Farman ».

En 1919, il publie le pamphlet d'une quarantaine de pages : « *L'expansion belge par l'aviation.* » qui est une véritable plaidoirie pour le développement de l'aéronautique en Belgique. Cette publication rencontre un grand succès.

Après la guerre et la démobilisation, Georges Nélis a participé à la création et a reçu la responsabilité de prospères entreprises aéronautiques :

- **SNETA** - *Syndicat (ensuite Société) national pour l'étude des transports aériens fondé en 1919* qui sera à l'origine de la SABENA. La SNETA commencera ses activités en sensibilisant le public avec des vols de vulgarisation.
- **SABCA** - *Société anonyme belge de constructions aéronautiques* (créée en 1920 par Nélis avec l'aide de la SNETA et le soutien du Roi Albert 1er).
- **SABENA** (première compagnie aérienne belge)
- **CAB** - Compagnie spécialisée dans la photographie aérienne.

Il sera malheureusement obligé de renoncer en 1928 à ces postes de direction car il tombe gravement malade et meurt à 43 ans en 1929. Georges Nélis fut ce grand homme, ce visionnaire pionnier capable d'entrevoir les immenses possibilités offertes par l'aviation pour la Belgique. Ce fondateur de la compagnie aérienne nationale travailla jusqu'à sa mort à développer de nouveaux projets industriels pour la grandeur et le prestige des ailes belges.



PIERRE DE CATERS

1875 - 1944



Baron Pierre de Caters : né à Berchem le 25 décembre 1875

Décédé à Paris le 21 mars 1944

Ingénieur électricien de formation, Pierre de Caters est aussi un sportif accompli (boxe, tennis, cyclisme et escrime). Passionné d'automobile, mais surtout de vitesse, il établit un record du monde en mai 1904 lorsqu'il dépasse les 156 km/Hr sur une route reliant Ostende à Nieuport. Les canots à moteur lui permettent également d'assouvir cette recherche de sensations en battant le record de vitesse au kilomètre à 50.5 km/hr (1905).

En 1908, il découvre l'aviation et achète des avions aux frères Voisin et les transforme en y adaptant des moteurs de fabrications belges. Il obtient le brevet numéro 1 décerné par l'aéro-club de Belgique. Il participe alors à de nombreux meetings et ira jusqu'à se produire dans des meetings à Varsovie, au Caire, en Inde et à Constantinople.

Il aménage sa propriété en aérodrome et en 1910, il crée sa propre entreprise belge de constructions d'aéroplanes : AVIATOR avec les frères Bollekens. Il forme dès cette année les premiers aviateurs belges et en 1914, à 40 ans, il devient instructeur à l'école d'aviation d'Etampes dont il sera le commandant. Il se retire du monde de l'aviation en 1915

C'est en homme d'affaires installé à Paris qu'il décède en 1944.



Edmond Thieffry 1892 - 1929

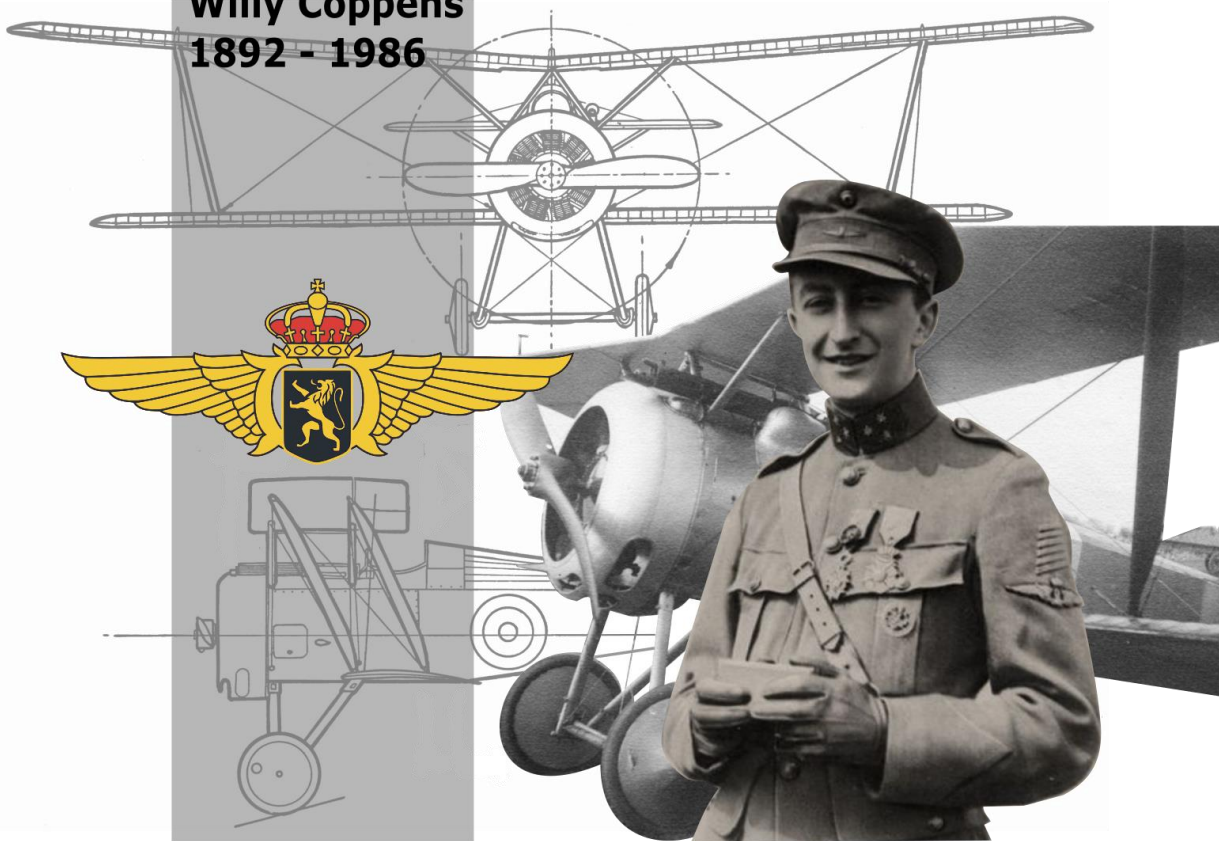


Edmond Thieffry né à Etterbeek le 28/09/1892 et décédé au Congo en 1929

Edmond Thieffry est étudiant en droit lorsqu'il est rappelé au 14^{ème} régiment de ligne en 1914 pour la durée de la guerre. En 1915 il est muté à sa demande à l'aviation militaire où il obtient la même année son brevet de pilote. Il effectue des vols de bombardement et de réglages d'artillerie, mais passe ensuite à la chasse où il obtient dix victoires aériennes. En 1918, son avion est touché par des tirs ennemis et il se retrouve prisonnier en Allemagne, il s'évade et rentre à Bruxelles. En 1919, il se marie et prête son serment d'avocat, ses études ayant été interrompues par la guerre.

Officier de réserve, il profite de ses périodes de rappels pour augmenter ses heures de vol. Passionné d'aviation, en 1924 il reçoit du gouvernement l'autorisation d'utiliser un multimoteurs « Handley-Page » pour tenter de rallier la Belgique au Congo. (8200 kms en 75 heures de vol effectif) cette liaison est cependant effectuée en 51 jours et le raid n'est pas vraiment concluant, il faut impérativement diminuer la durée du voyage. 2 autres tentatives échouent en 1928 et une troisième est tentée en 1929. En quittant Albertville pour rallier Birava, l'avion percute le sol en tentant d'échapper à une tornade. Ce n'est pas son premier « crash », mais cette fois, Edmond Thieffry y laisse la vie. A la demande de son épouse, il sera enterré en Afrique, continent qu'il aimait beaucoup près des rives du lac Tanganika.

Willy Coppens
1892 - 1986



Willy Coppens né à Watermael-Boitsfort le 06/07/1892, décédé à ANVERS le 21/12/1986

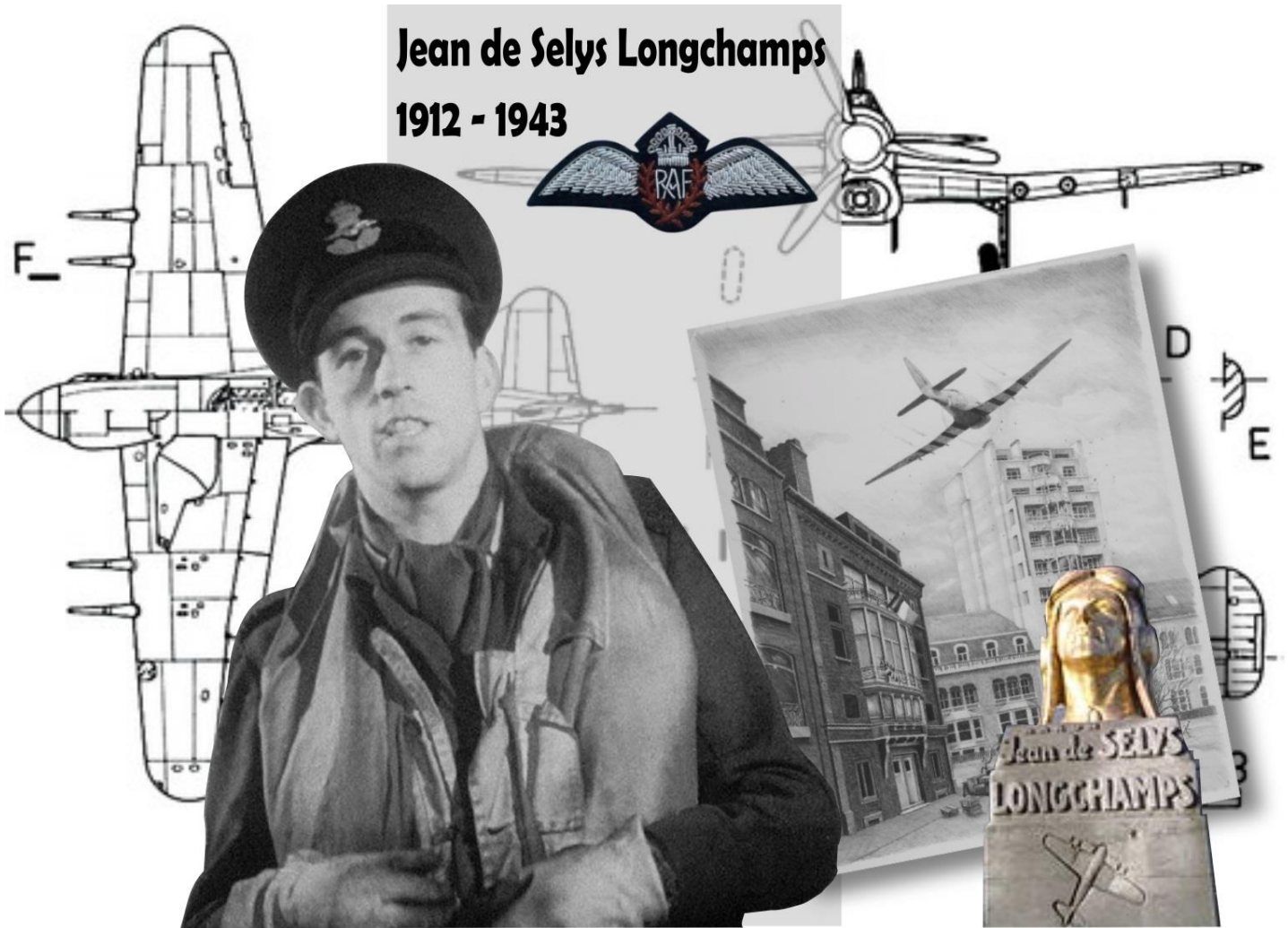
Sportif, passionné de motos et de courses de chars à voile. Il est rappelé à 20 ans sous les drapeaux au début de la première guerre mondiale dans un régiment de grenadiers, mais est muté dans l'aviation en 1915 où il obtient son brevet de pilote.

Surnommé par les Allemands, le diable bleu car il avait peint son avion (Hanriot HD1) en bleu turquoise, il se fait connaître des civils par ses survols de la capitale à basse altitude, mais c'est surtout comme chasseur de « Drachens » (ballons d'observation) qu'il devient célèbre. Il abat les ballons ennemis au moyen d'une nouvelle munition qui est l'ancêtre de la roquette actuelle. Pour que son efficacité soit maximale il doit s'approcher à moins de 50M de l'objectif très souvent bien protégé par des mitrailleuses au sol. Ces missions sont très dangereuses. Il abat plus de 30 ballons et 3 avions ennemis durant la durée de la guerre.

En octobre 1918, il est grièvement blessé et doit être amputé d'une jambe. Le Roi Albert l'anoblit sous le nom de chevalier Coppens de Houtulst, Houtulst étant le nom de la forêt au-dessus de laquelle il remporta plusieurs victoires. Dans l'entre-deux guerre il est attaché militaire de l'armée de l'air auprès des armées alliées, en 1928, il effectue un saut en parachute de 6000mètres d'altitude et prend le record du monde au allemands.

En 1940 il vit en Suisse où il joue un rôle important via la Croix-Rouge auprès des prisonniers belges en Allemagne. Il meurt en 1986 dans sa maison à Anvers.

Jean de Selys Longchamps 1912 - 1943



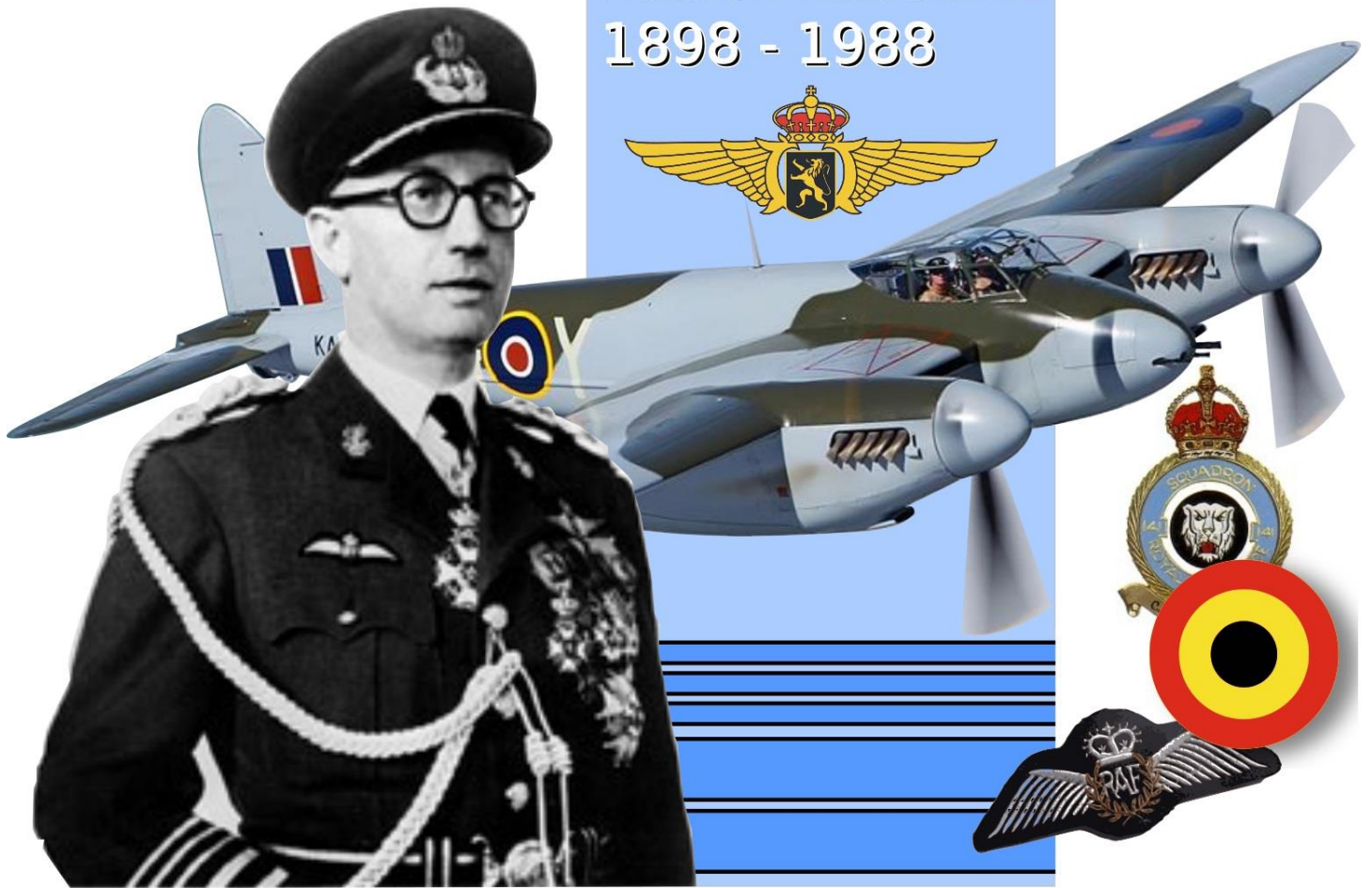
Jean de Selys Longchamps : né le 31/03/1912 à Bruxelles, décédé le 16/08/1943 en Angleterre

Officier de réserve au 1^{er} Régiment des Guides au début de la 2^{ème} guerre, il prend activement part aux combats terrestres. Refusant la capitulation, il s'évade de Belgique pour continuer la lutte au Royaume-Uni. Il triche sur son âge car à 28 ans on est déjà trop âgé pour devenir pilote de chasse à la RAF. Breveté pilote en 1941, il rejoint le 609^e Squadron et participe courageusement et efficacement à toutes les opérations aériennes du groupe en bombardant les voies de communications en Europe occupée, en mitraillant les transports ennemis et en chassant du ciel les avions de la « Luftwaffe ».

Le 20 janvier 1943, après avoir effectué la mission ordonnée, il se détourne seul vers Bruxelles pour mitrailler l'immeuble du siège de la Gestapo avenue Louise. Ses obus qui ravagent la façade du bâtiment tuent plusieurs membres de l'odieuse police. On raconte qu'il aurait aussi tué ce jour-là un agent infiltré par les services secrets britanniques. Le mystère persiste encore de nos jours...

Dans la nuit du 15 au 16 août 1943, au retour d'une mission d'attaque au sol en Belgique, amorçant son circuit d'atterrissage, son « Typhoon » qui porte des impacts de coups de DCA se brise en deux, s'écrase et tue son pilote de 31 ans.

Lucien Leboutte 1898 - 1988



Lucien Leboutte : né à Hodister le 5/03/1898, décédé à Uccle le 28/10/1988

Lucien Leboutte s'engage en 1919 à l'artillerie, il est nommé sous-lieutenant en 1921, il suit ensuite le cours d'observateur aérien et reçoit son brevet de pilote en 1925. En 1930, il est commandant d'une escadrille de chasse. Il s'évade de Belgique occupée en février 1941 via l'Espagne, y est interné plusieurs mois avant d'enfin commencer à voler en Angleterre en 1942 comme sous-lieutenant aviateur au 141^e Squadron de chasse de nuit. Il termine la guerre comme Squadron leader » sur « De Havilland mosquito »

La paix revenue, il est nommé colonel aviateur en 1945. En 1946, il est nommé comme chef d'Etat-Major général de l'aviation, devient général major aviateur en 1948. Il termine sa prestigieuse carrière à la Force aérienne belge comme lieutenant-général aviateur en 1956.

Distinguished Flying Cross, Croix de Guerre belge avec Palme, officier de la Légion d'honneur et croix de guerre française avec palme, Commandeur de l'Ordre de la Couronne avec palme. Le Général Leboutte s'est distingué par ses qualités de pilote, de leadership et a toujours travaillé, jusqu'à sa mort, à mettre son intelligence, son courage, sa détermination et sa force de caractère au service des ailes belges et de la Force Aérienne en particulier.



Jean Offenberg : né à Laeken en 1916, décédé en Angleterre en 1942

Pilote militaire belge breveté en 1939, c'est aux commandes d'un fiat CR42 qu'il rencontre le 10 mai les avions allemands qu'il attaque avec ses ailiers. Il revendique un premier avion (bombardier Dornier 17). Son escadrille doit cependant rapidement évacuer en France et c'est de là qu'il s'envole clandestinement pour Gibraltar où il embarque avec quelques amis pour l'Angleterre. Il volera tout d'abord sur le Hurricane et finalement sur le Spitfire. Alors qu'il avait survécu à presque deux ans de guerre, à de multiples combats aériens, il se tue en 1942 en entraînant un nouveau pilote alors qu'il avait été retiré temporairement des opérations en tant qu'instructeur pour profiter d'un peu de repos.

Jean Offenberg surnommé « Pyke » par ses amis avait 7 avions abattus à son actif, 5 probables et 6 endommagés. La base aérienne de Florennes en Belgique a pris le nom de « base Jean Offenberg » le 20 août 1956 pour honorer ainsi la mémoire de ce pilote patriote belge si courageux.

Charles Demoulin

1920 -



Charles Demoulin : né à Wavre en 1920

C'est en falsifiant l'autorisation paternelle que Charles Demoulin s'engage en 1939 (alors qu'il est toujours mineur) comme élève-pilote à l'école militaire dans la 82^e promotion. Blessé sérieusement au coude droit lors d'un accident de moto le 10 mai 1940, il parvient à gagner l'Angleterre pour continuer la lutte. Même si sa blessure dont il essaye de cacher le handicap le diminue, c'est toutefois avec la complicité du médecin qu'il arrive à entrer dans la RAF (Royal Air force) Il y sera breveté en 1942 et affecté sur Hawker Typhoon au 609^e Squadron qu'il commandera à 24 ans en 1944. Il effectuera 250 missions de guerre aux commandes de ce puissant avion de combat.

Le « Typhoon était un avion équipé de 4 canons de 20mm qui pouvait aussi transporter deux bombes de cinq cents livres (+/-227 kilos). Il était conçu pour l'attaque au sol. Il fut équipé de 8 roquettes à partir du débarquement de Normandie en 1944. Aux commandes de celui-ci, Charles Demoulin aura un palmarès impressionnant, il détruira plus de quarante Panzers (chars allemands), coulera des navires, attaquera des rampes de lancement de V1 et luttera en combat aérien avec les chasseurs allemands.

Ces missions d'attaques au sol ou d'assauts contre navires étaient extrêmement dangereuses et très meurtrières. Il sera abattu six fois par la redoutable Flak (canons de défenses contre les avions) ennemie. Dans les derniers mois de la guerre il sera capturé et interrogé par la gestapo (police politique allemande) à Arnhem en Hollande, transféré dans un camp de prisonnier en Allemagne, il s'évadera pour rejoindre les lignes soviétiques.

Charles Demoulin a écrit un très beau livre en 1982 où il raconte avec talent et une grande modestie ses aventures de guerre.

Il était porteur de nombreuses décorations (Distinguished Flying Cross britannique, Croix de guerre avec 5 citations, Commandeur de l'Ordre de la Couronne avec palme, Officier de l'Ordre de Léopold)





Nous remercions nos fidèles sponsors



TRUCK
SERVICE
LONDERZEEL



SALES & SERVICES bvba

