

**IMPRIME – DRUKWERK**

**Belgique-België**

**P.P.**

**1150 Bruxelles-Brussel 15**

**1/4224**

**LES VIEILLES TIGES  
DE BELGIQUE**

**a.s.b.l.**

**\***

**DE 'VIEILLES TIGES'  
VAN BELGIË**

**v.z.w.**

**Périodique trimestriel  
Driemaandelijks tijdschrift**

**N° 3/99**

**Juli-Augustus-September**

**Juillet-Août-Septembre**

**1999**

**\***

**Editeur responsable-Verantwoordelijk uitgever**

**Robert Feuillen**

**rue Montoyer/straat 1/13**

**1000 Bruxelles-Brussel**

**Bureau de dépôt**

**Afgiftekantoor**

**1150 Bruxelles-Brussel 15**

**A l'attention de – Ter attentie van**

**Mercredi 11 août - St. GHISLAIN - Woensdag 11 augustus**

**Réunion du mois d'août  
à l'aérodrome de  
St. Ghislain (Mons)**

**Vergadering van de maand  
augustus op het vliegveld van  
St. Ghislain (Bergen)**

**SAINT-GHISLAIN**  
**11 août 1999**

\*

**BILLET D'INSCRIPTION**

à envoyer, accompagné de votre chèque à :

**Paul JOUREZ**  
Rue de la Croisette 56  
1470 BAISY-THY

NOM : .....

Prénom : .....

Accompagné par : .....

Soit au total ..... personne(s)

Je joins un chèque barré libellé au nom de  
VTB-JOUREZ d'un montant de

(... X 1.100 F) = ..... F

**SAINT-GHISLAIN**  
**11 augustus 1999**

\*

**INSCRIJVINGSBRIEFJE**

te sturen met uw cheque aan :

**Paul JOUREZ**  
Rue de la croisette 56  
1470 BAISY-THY

NAAM : .....

Voornaam : .....

Vergezeld door : .....

Het zij ..... persoon(onen)

Ik voeg hierbij een gekruiste cheque betaalbaar aan  
VTB-JOUREZ van een bedrag van :

(... X 1.100 F) = ..... F



**COMMENT SE RENDRE A  
L'AERODROME DE ST. GHISLAIN ?**

**A. En venant de Bruxelles ou de l'Est**

1. Sur l'autoroute E19, après avoir dépassé Mons, sortie N° 25 - St. Ghislain.
2. Prendre la direction de TERTRE.
3. Au rond-point, tourner à droite et IMMEDIATEMENT après la station d'essence, prendre la première route à droite.

**B. En venant de Tournai ou de Lille**

1. A l'embranchement de la E42 avec la E19, prendre la direction de Bruxelles/Mons
2. Sortie N° 25 - St. Ghislain
3. Voir ensuite A.2. et 3. ci-dessus

**C. En venant de Valenciennes**

1. Sur l'autoroute E19, sortie N° 25 - St. Ghislain (2ème sortie après la frontière)
2. Voir ensuite A.2. et 3. ci-dessus

**DISTANCES**

De Bruxelles : 90 km  
De Namur : 90 km  
De Tournai : 35 km  
De Lille : 55 km  
De Valenciennes : 25 km

**HOE ZICH TE BEGEVEN NAAR HET  
VLEIEVELD VAN ST. GHISLAIN ?**

**A. Komende uit Brussel of uit het Oosten**

1. Op de autoweg E19, na Bergen (Mons) te hebben ingehaald, afrit Nr 25 - St. Ghislain
2. Richting TERTRE nemen.
3. Aan 't rond-punt, rechts draaien en ONMIDDELIJK na het benzine station, de eerste straat rechts nemen.

**B. Komende uit Doornijk of Rijsel**

1. Aan de splitsing van de E42 met de E19, richting Brussel/Mons nemen.
2. Afrit Nr 25 - St. Ghislain
3. Zie verder A.2. en 3. Hierboven.

**B. Komende uit Valenciennes**

1. Op de autoweg E19, afrit Nr 25 - St. Ghislain (2de afrit na de Belgische grens).
2. Zie verder A.2. en 3. hierboven.

**AFSTANDEN**

Van uit Brussel : 90 km  
Van uit Namen : 90 km  
Van uit Doornijk : 35 km  
Van uit Rijsel : 55 km  
Van uit Valenciennes : 25 km

# Les Vieilles Tiges de Belgique

★  
**SOCIÉTÉ ROYALE**  
Association sans but lucratif  
Pionniers et Anciens de l'Aviation  
Sous le haut Patronage de  
S.M. le Roi

★  
**BULLETIN TRIMESTRIEL**

★  
N° 3/99  
Juillet-Août-Septembre



# De 'Vieilles Tiges' van België

★  
**KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ**  
Vereeniging zonder winstgevend doel  
Pioniers en Anciens van de Luchtvaart  
Onder de Hoge Bescherming van  
Z.M. de Koning

★  
**DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT**

★  
Nr 3/99  
Juli-Augustus-September



**Pierre-Léopold SOESMAN**

**Siège social**  
**LA MAISON DES AILES**  
Rue Montoyer 1 Boîte 13  
1000 Bruxelles

**Maatschappelijke zetel**  
**HET HUIS DER VLEUGELS**  
Montoyerstraat 1 Bus 13  
1000 Brussel

## SOMMAIRE

N° 3/99  
Juillet-Août-Septembre  
1999

- Biographie du Flight Lieutenant Pierre-Léopold SOESMAN
- Nouvelles de l'association
- La Force Aérienne congolaise
- \* Les Brewster Buffalo de l'Aéronautique Militaire belge
- Jan Olieslagers
- Le T-6 "Harvard"
- Lettre ouverte
- Sondage

## INHOUD

Nr 3/99  
Juli-Augustus-September  
1999

- Biografie van Flight Lieutenant Pierre-Leopold SOESMAN
- Nieuws van de vereniging
- De Kongolese Luchtmacht
- De Brewster Buffalo van de Belgische Militaire Luchtvaart
- Jan Olieslagers
- T-6 "Harvard"
- Open brief
- Opiniepeiling

# Flight Lieutenant Pierre-Léopold SOESMAN

Pierre-Léopold SOESMAN est né à Bruxelles le 20 avril 1922.

Il fait ses études à l'Athénée d'Ixelles et s'apprête à entrer à l'université de Bruxelles quand commence l'invasion allemande.

Il s'enfuit avec ses parents, débarque à New-York entre à Princeton en automne 1940.

Il quitte Princeton fin de l'année suivante et, ayant reçu l'autorisation du Consul Général de Belgique à New York, s'engage à l'âge de 19 ans à la Royal Canadian Air Force.

Il suit son entraînement de pilote à St Hubert, Québec et est nommé Pilot Officer le 18 décembre 1942.

Il arrive en Grande-Bretagne en janvier 1943 et est affecté, à sa demande, dans une escadrille où servent d'autres pilotes belges.

Il effectue de nombreuses et périlleuses missions au-dessus des territoires ennemis.

Peu avant le débarquement le 11 mai 1944 au retour d'une mission d'attaque sur les radars du Havre, son avion est touché. Il s'écrase en mer, est porté manquant et présumé tué en opération à l'âge de 22 ans.

Pierre-Léopold SOESMAN est détenteur de la Croix de Guerre 1940 avec Palme.

Pierre-Léopold SOESMAN is geboren te Brussel op 20 april 1922

Hij beëindigt zijn studies aan het Atheneum van Brussel en maakt zich klaar om te beginnen aan de Universiteit van Brussel wanneer de Duitse invasie begint.

Hij vlucht met zijn ouders, ontscheept naar New York en begint aan Princeton in de herfst van 1940.

Hij verlaat Princeton eind van het volgend jaar en gezien hij de toelating heeft van de Consul Generaal van België te New York, neemt hij dienst op 19 jarige leeftijd bij de Royal Canadian Air Force.

Hij volgt zijn opleiding van piloot in St Hubert, Québec en wordt tot Pilot Officer benoemd op 18 december 1942.

In januari 1943 komt hij aan in Groot-Brittannië en wordt, op zijn vraag, geaffecteerd in een smaldeel waar andere Belgische piloten dienst doen.

Hij voert verschillende en gevaarlijke offensieve zendingen uit boven vijandelijk grondgebied.

Enkele weken voor de ontschepping op 11 mei 1944, op het einde van een aanvalsopdracht op de radars van Le Havre, wordt zijn vliegtuig geraakt. Hij stort neer in zee, wordt als vermist opgegeven en is vermoedelijk omgekomen op 22 jarige leeftijd.

Pierre-Léopold SOESMAN is houder van het Oorlogskruis 1940 met Palm.



# NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

## **Bienvenue aux nouveaux membres**

### TOELATINGEN VAN 13 APRIL 1999

**BERGMANS Leon**  
Geboren op 26.04.1940  
Gebrevetteerd boordradio op 25.04.1961 door  
Luchtmacht  
Toegalaten in categorië « Vieille Tige »  
Peters : Ch. Peyrassol en R. Feuillen

**RAEYMAKERS Frans**  
Toegalaten in categorië « Sympathisant »  
Peters : E. Bouzin en R. Feuillen

### ADMISSIONS DU 12 MAI 1999

**MOUZON Pol**  
Né le 15.10.1930  
Breveté pilote d'avion en mai 1954 par la Force  
Aérienne  
Admis dans la catégorie « Vieille Tige »  
Parrains : M. Baikry et J. Guillot-Pingue

**PHILIPPE Louis**  
Né le 03.02.1948  
Breveté pilote de planeur le 20.07.1966 par ACRB  
Admis dans la catégorie « Vieille Tige »  
Parrains : Hubert et Thierry Mojet

## **Ceux qui nous ont quittés**

Daniel VANNUETEN  
Madame CUSTERS (Eliane DEVOS)  
*Nous présentons nos sincères condoléances aux  
familles et aux amis de ces disparus*

# NIEUWS VAN DE VERENIGING

## **Welkom aan de nieuwe leden**

### TOELATINGEN VAN 12 MEI 1999

**CLARA Roger**  
Toegelaten in categorië « Sympathisant »  
Peters : L. Branders en R. Feuillen

**VAN HUMBEEK Frans**  
Toegelaten in categorië « Sympathisant »  
Peters : Hubert en Thierry Mojet

### ADMISSIONS DU 12 MAI 1999 ( suite)

**WATHELET Edouard**  
Né le 22.02.1930  
Breveté pilote d'avion en octobre 1952 par USAF (52G  
- 122° Prom)  
Admis dans la catégorie « Vieille Tige »  
Parrains : A. Dillien et J. Choquet

**VAN DER TAELEN Didier**  
Né le 02.02.1961  
Breveté pilote d'avion le 18.12.1997 par AA  
Admis dans la catégorie « Sympathisant »  
Parrains : Hubert et Thierry Mojet

### ADMISSION DU 9 juin 1999

**VERHEGGEN Robert**  
Né le 30.01.1952  
Breveté pilote de planeur le 02.07.1977 par ACRB  
Parrains : Hubert et Thierry Mojet

## **Diegene die ons verlaten hebben**

Onze innige deelneming aan de families en vrienden  
van deze overleden.

## Réunion du mois d'août

Cette année, la réunion annuelle du mois d'août est organisée le mercredi 11 août à 11h30 (éclipse du soleil oblige) à l'aérodrome de

### SAINT GHISLAIN

La participation aux frais, comprenant un apéritif, le buffet campagnard très varié, ¼ vin, dessert et café est de 1.100 francs.

**Date limite d'inscription : lundi 2 août à 12h00**

*Billet d'inscription et itinéraire à l'intérieur de la couverture blanche de ce bulletin.*

## Vergadering van de maand augustus

Dit jaar, zal onze jaarlijkse vergadering van de maand augustus ingericht worden op woensdag 11 augustus om 11.30u (zon verduistering) op het vliegveld van

### SAINT GHISLAIN

De deelnemende onkosten voor het aperitief, een zeer gevarieerd koud buffet, ¼ wijn, nagerecht en koffie is 1.100 frank.

**Uiterste datum van inschrijving : maandag 2 augustus om 12.00u.**

*Inschrijvingsbiljet en routebeschrijving binnen het witte omslag van dit tijdschrift.*

## Composition du bureau du conseil d'administration

Après l'assemblée générale du 13 mars 1999, le conseil d'administration a élu son bureau pour l'année en cours. Il se compose de :

Léon BRANDERS, président  
Jacques DOME, vice-président  
Jean KAMERS, vice-président  
Paul JOUREZ, trésorier  
Robert FEUILLEN, secrétaire général

## Samenstelling van het bureau van de raad van beheer

Na de algemene vergadering van 13 maart 1999, de raad van beheer heeft zijn bureau gekozen voor het dienstjaar 1999. Hij is samengesteld van :

Léon BRANDERS, voorzitter  
Jacques DOME, vice-voorzitter  
Jean KAMERS, vice-voorzitter  
Paul JOUREZ, schatbewaarder  
Robert FEUILLEN, secretaris generaal

## Les chemins du ciel !

Cécile HEEMS retrace dans son livre, le long cheminement d'une jeune-fille belge vers le métier de pilote professionnel. Avant la guerre 40-45, aucune belge n'avait eu la possibilité d'obtenir un brevet dans son pays, ce qui ne veut pas dire qu'il n'y eut pas d'aviatrices belges. Mais ces dames devaient s'expatrier afin de pouvoir suivre leur voie dans le ciel.

Cécile HEEMS fut la première jeune fille belge à passer les examens de pilote et à recevoir le brevet de l'Administration de l'aéronautique. Ce fut le 30 août 1946.

A cette époque les heures de vol étaient hors de prix. Afin de pouvoir payer son entraînement, Cécile s'engage comme hôtesse de l'air mais sa carrière sera brève. Un accident et la faillite de la société mettront fin à son travail. Tenace, elle mettra les bouchées doubles et obtiendra finalement la licence de pilote professionnel.

Pour commander le livre « Les chemins du ciel », 392 pages – 148 x 210 mm, adressez-vous à l'auteur :  
Cécile HEEMS

Dennenlaan 8 à 1700 DILBEEK – Tél : 02/569.47.15 – Compte bancaire 210-0238478-07

Prix du livre : 980 Fr (+100 Fr de frais de port)

## Prochaines activités

### → Réunion du deuxième mercredi du mois :

14 juillet – Maison des Ailes  
11 août – Aérodrome de St. Ghislain  
8 septembre – Maison des Ailes  
13 octobre – Maison des Ailes  
10 novembre – Maison des Ailes

### → Happy Hour du troisième jeudi du mois à La Maison des Ailes (17h30-19h00)

22 juillet – 23 septembre – 28 octobre et  
25 novembre (pas de Happy Hour en décembre)  
*Toutes les boissons à 50% !*

### → CEREMONIES

**29 août - Jalhay et Tigelot :** Hommage aux aviateurs belges et alliés tombés dans les Fagnes durant la dernière guerre.  
Réunion à l'église de Jalhay à 10h15  
Banquet après la cérémonie du Tigelot. Billet d'inscription dans ce bulletin.

**19 septembre - St Denijs-Westrem :** Hommage aux pilotes polonais du 131e Wing auquel appartenait la 349e escadrille.  
Réunion à l'église de Don Bosco à 09h45  
Réception au gouvernement provincial à Gand (Coupure) après le dépôt de fleurs au monument polonais à St Denijs-Westrem.

**1er novembre – Pelouse d'honneur de la Force Aérienne au cimetière de Bruxelles.**  
11h00 : hommage aux aviateurs belges tombés pendant la dernière guerre.



### Meeting de la Force aérienne à Beauvechain en septembre

Quelques cartes seront offertes par l'Etat-Major de la Force Aérienne. S'adresser au secrétaire général.

## Volgende activiteiten

### → Vergadering van de tweede woensdag van de maand :

14 juli – Huis der Vleugels  
11 augustus – Vliegveld van St. Ghislain  
8 september – Huis der Vleugels  
13 oktober – Huis der Vleugels  
10 november – Huis der Vleugels

### → Happy Hour van de derde donderdag van de maand aan het Huis der Vleugels (1730-1900u)

22 juli – 23 september – 28 oktober en  
25 november (geen Happy Hour in december)  
*Alle dranken aan 50%*

### → PLECHTIGHEDEN

**29 augustus – Jalhay en Tigelot :**  
Herdenkingsplechtigheid ter ere van Belgische en Geallieerde vliegeniers gesneuveld in de Venen gedurende de laatste oorlog. Vergadering aan de kerk van Jalhay om 1015u. Banket na de plechtigheid in de Tigelot. Inschrijvingsbriefje in dit tijdschrift.

**19 september – St. Denijs-Westrem:**  
herdenkingsplechtigheid ter ere van de Poolse piloten van de 131ste Wing van wie het 349e smaldeel afhankelijk was.  
Vergadering aan de kerk van Don Bosco om 0945u. Na het neerleggen van bloemen aan het Poolse monument te St Denijs-Westrem, receptie aan het provinciebestuur te Gent (Coupure)

**1ste november – Ereperk van de Luchtmacht op het kerkhof van Brussel**  
1100u : Herdenkingsplechtigheid ter ere van de Belgische vliegeniers gesneuveld gedurende de laatste oorlog.



### Meeting van de Luchtmacht te Beauvechain in september

Enkele toegangskarten aangeboden door de staf van de Luchtmacht zullen beschikbaar zijn. Zich wenden tot de secretaris generaal.



# The Aviator's Happy Hour

Although the Happy Hour on May 27 was not a success in numbers (Silver Wings had a cocktail party on the same day and many members remained in their garden as the weather was beautiful !), those present had a jolly good time and appreciated the drinks at *half price*.

**We do count on your presence for the next Happy Hour**  
Futures dates : July 22, September 23, October 28 and November 25

*La « pinte » a 25 francs, c'est tout dire ! - De « Pintje » aan 25 frank, daarmee is alles gezegd !.*

## AVIATION SANS FRONTIERES



## PILOTEN ZONDER GRENZEN

Aviation Sans Frontières est une association privée, indépendante et autonome que ne poursuit aucun but commercial, politique ou confessionnel. Elle agit uniquement au nom d'une éthique humaniste universelle. Son projet est de mettre des moyens aéronautiques appropriés à la disposition de missions humanitaires d'urgence et de développement. Le caractère humanitaire de ce projet et l'éthique de l'association imposent à Aviation Sans Frontières d'offrir ses services avec la plus grande rigueur professionnelle grâce à un personnel expérimenté.



Piloten Zonder Grenzen is een onafhankelijke en autonome privé-organisatie die geen enkel commercieel, politiek of religieus doel nastreeft. Ze handelt enkel in naam van een universele menselijke ethiek. Het project wil de gepaste luchtvaartmiddelen ter beschikking stellen van dringende humanitaire opdrachten of ontwikkelingsmissies. Het menselijke karakter van dit project en de ethiek van de vereniging verplichten de Piloten Zonder Grenzen hun diensten aan de strengste professionele normen te onderwerpen, wat mogelijk wordt gemaakt dankzij het bijzonder ervaren personeel.

En 1983, Aviation Sans Frontières Belgique prend son envol et réunit des gens d'horizons différents. Volontaires, tantôt actifs, tantôt retraités, ils sont tous dévoués à la même cause humanitaire. D'ailleurs, au fil du temps, l'idée des pilotes a séduit des mécaniciens, des coordinateurs de mission et autres experts aéronautiques qui se sont unis pour la même cause.

*Vous voulez les aider ?*  
Compte 310-0776885-01

Téléphone 02/753.24.70

In 1983 nam Piloten Zonder Grenzen België een hoge vlucht en bracht zeer verschillende mensen samen. Vrijwilligers, nog actief of al gepensioneerd, allen zijn ze toegewijd aan dezelfde humanitaire zaak. Mettertijd voelden ook mecaniciens, projectcoördinatoren en andere luchtvaartexperten zich aangetrokken tot het idee van de piloten en hebben ze zich verenigd voor hetzelfde goede doel.

*Wilt U hem help?*  
Rekening 310-0776885-01

Telefoon : 02/753.24.70

## Mémorial canadien du Tigelot

Le souvenir de 6 aviateurs canadiens et d'un aviateur britannique, tombés au Tigelot (Jalhay) le 2 novembre 1944, sera célébré le dimanche 29 août 1999.

La mémoire de tous les aviateurs belges et alliés qui ont perdu la vie dans les hautes Fagnes durant la dernière guerre sera associée à cette cérémonie.

### PROGRAMME

- Rassemblement des participants sur la place de l'église de Jalhay à 10h15.
- Messe solennelle à 10h30 avec la participation de la chorale de Manailhant.
- Après la messe, dépôt de fleurs au monument aux morts des deux guerres à Jalhay.
- Cérémonie au Tigelot, route du Barrage de la Gileppe, au point de chute du bombardier Halifax
- Déjeuner au restaurant « Brévent » route d'Oneux 77 à Verviers (près de la sortie N°7 de l'autoroute Prüm-Verviers).

Le prix du déjeuner est fixé à 1200 francs, apéritif et boissons compris.

Billet d'inscription dans ce bulletin.

## Canadees memoriaal van Tigelot

De herdenking van 6 Canadezen vliegeniers en 1 Brits vliegenier gevallen te Tigelot (Jalhay) op 2 november 1944, zal gecelebreerd worden op zondag 29 augustus 1999.

De gedachtenis van alle Belgische en Geallieerde vliegeniers gevallen in de Hoge Venen gedurende de laatste oorlog zal zich aansluiten aan deze plechtigheid.

### PROGRAMMA

- Verzameling van de deelnemers op het kerkplein van Jalhay om 1015u.
- Plechtige mis met de medewerking van het zangkoor van Manailhant om 1030u.
- Na de mis, bloemweerlegging aan het doden monument va, beide oorlogen te Jalhay.
- Plechtigheid te Tigelot op de weg naar de afdamming van de Gileppe, op de plaats waar de bommenwerper Halifax neergestort.
- Middagmaal in het restaurant « Brévent », route d'Oneux 77 Verviers (naast afrit Nr 7 van de autoweg Prüm-Verviers).

De prijs van het middagmaal is vastgesteld op 1200 frank, aperitief en dranken inbegrepen.

Inschrijvingsbriefje in dit tijdschrift.



## Vleugels boven Klein-Brabant

*Honderd jaar luchtvaartgeschiedenis tussen Schelde en Rupel*

Net zoals elke andere regio in België heeft ook Klein-Brabant zijn aandeel gekend in de luchtvaartgeschiedenis. In de nu zo goed als afgelopen eeuw is de streek tussen Schelde en Rupel, zowel in oorlog als in vreedstijd deelachtig geweest aan belangrijke gebeurtenissen op luchtvaartgebied. Zij hebben de streek onherroepelijk getekend, maar tevens bijgedragen tot de betere bekendheid, maar tevens bijgedragen tot de betere bekendheid ervan.

De Vereniging voor Heemkunde in Klein-Brabant v.z.w., wil op de valavond van dit millennium dit bijzondere aspect van de geschiedenis van onze streek in de kijker stellen. Zij vroeg Walter Verstraelen, een luchtvaarthistoricus van het eerste uur, deze materie als basis te nemen voor het schrijven en samenstellen van het heemkundig jaarboek voor het jaar 1999.

Het boek zal ten doop gehouden worden op 3 september 1999, datum waarop het vrijwel dag aan dag 60 jaar geleden zal zijn dat de eerste spade in de aspergegrond van de Hingene Kouter werd gestoken, als start voor de aanleg van het Belgisch militair oorlogsvliegveld Nr 15 en waarop het tevens, op één dag na, 55 jaar geleden zal zijn dat Klein-Brabant na vier bange en barre jaren bevrijd werd van het Duitse juk.

### Tentoonstelling

Naar aanleiding van de publicatie van het boek zal van 3 tot 19 september 1999 een overzichtstentoonstelling georganiseerd worden in nauwe samenwerking tussen de Vereniging voor Heemkunde in Klein-Brabant en de Werkgroep Heemkunde van « De Casteleyn » in het gelijknamige bijgebouw van het Domein d'Ursel in Hingene. Op deze tentoonstelling zullen talrijke zaken in werkelijkheid getoond worden waarover in het boek enkel maar geschreven wordt. Naast de opgegraven resten van een Amerikaans P-51 Mustang gevechtsvliegtuig, dat op 20 juli 1944 neerstortte op de Vitsdam, zullen ook talrijke foto's, tekeningen en origineel documenten de tentoonstelling opluisteren.

De Casteleyn

Wolfgang d'Urselstraat 5

Hingene-Bornem

Telefoon : 03/889.89.68

## Le soleil a rendez-vous avec la lune ...

C'est ce que chante Charles Trénet, mais cette fois le rendez-vous Soleil-Lune-Terre aura bien lieu. L'éclipse du soleil du 11 août prochain sera totale dans un couloir imaginaire d'environ 100 km de large dont la ligne de centralité passera entre Saint-Quentin et Reims d'une part et Luxembourg et Nancy d'autre part.

A Saint-Quentin, elle aura lieu à 12h24 et à Luxembourg ou à Metz, à 12h29.

Le soleil ne disparaîtra ni ne réapparaîtra d'un seul coup : il sera suivi ou précédé d'un éclat lumineux lorsque les derniers puis les premiers rayons se faufleront entre deux montagnes lunaires. Juste avant la totalité et à l'extrême fin du phénomène, on assistera au spectacle magique des « grains de Baily » véritable anneau de diamants scintillants résultant du fractionnement de l'extrême bord solaire par les irrégularités du timbre lunaire ; puis à celui de la « perle de diamant », le dernier éclat lumineux juste avant l'obscurité totale.

Le front sombre apparaîtra sur l'horizon ouest se déplaçant à 2.800 km/h ; ainsi la durée de l'éclipse totale n'excédera pas 2 minutes.

Bien sûr, ces phénomènes ne seront visibles que si le ciel est dégagé !

A Saint-Ghislain où nous serons ce jour-là, le diamètre solaire sera recouvert à 98% vers 12h26. Il fera sombre, mais pas noir car en matière d'éclipse, c'est tout ou rien. Le premier contact de la lune avec le soleil est attendu vers 11h05.

**ATTENTION :** Nous vous attendons à Saint-Ghislain à partir de 11h30, même plus tôt si vous le désirez.

Munissez-vous de lunettes offrant de bonne garantie d'observation. Il est certain qu'à l'occasion de cet événement, le commerce mettra de bonnes lunettes en circulation. Surtout pas de bricolage car aussi longtemps qu'un morceau du disque solaire reste visible, tous les yeux tournés vers lui doivent être impérativement protégés. La rétine ne contenant pas de terminaisons nerveuses sensibles à la douleur, les brûlures que provoque un flux trop intense de lumière ne sont pas immédiatement perçues. Ces lésions oculaires peuvent être irréversibles et entraîner la cécité !

## De zon heeft een ontmoeting met de maan

Het is hetgeen Charles Trenet zingt, maar deze keer heeft het rendez-vous Zon-Maan-Aarde wel degelijk plaats. De zonsverduistering van 11 augustus zal volledig zijn in een ingebeelde corridor van ongeveer 100 km breed en waarvan de middenlijn loopt tussen Saint-Quentin en Reims enerzijds en tussen Luxemburg en Nancy anderzijds. In Saint-Quentin heeft de verduistering plaats om 12.24u en in Luxemburg of Metz om 12.29u.

De zon zal niet in éénkeer verdwijnen noch terug verschijnen. Ze wordt gevolgd of voorafgegaan door een lichtflits, wanneer de laatste en daarna de eerste zonnestrallen zich tussen twee lichtbergen zullen kronkelen. Juist vóór de verduistering en op het einde van het fenomeen, zal men van het prachtige spektakel van de « korrels van Baily » kunnen genieten. Dit fenomeen is zichtbaar als een ring van fonkelende diamanten, resultaat van de wrijving van de uiterste zonneboord door de onregelmatigheden van de maankleur. Hierna volgt het spektakel van « diamantparel » : een laatste lichtflits vóór de totale verduistering duistere front verschijnt aan de westelijke horizon met een snelheid van 2.800 km/u, zodat de totale verduistering niet langer dan 2 minuten duurt. Al deze fenomenen zullen slechts zichtbaar zijn bij heldere hemel.

Te Saint-Ghislain, waar we op die dag zullen zijn, zal de zon voor 98% bedekt zijn rond 12.26u. Het zal duister zijn maar niet donker want met een verduistering is het alles of niets. Het eerste contact van de maan met de zon wordt verwacht rond 11.05u.

**OPGEPAST :** Wij verwachten U te St. Ghislain rond 11.30u of vroeger als U het wenst.

Zorgt voor een goede bril. Het is zeker dat deze gebeurtenis er goede brillen in de handel zullen verkrijgbaar zijn.

Men mag vooral zelf geen bril in elkaar steken, want zolang er een gedeelte van de zon zichtbaar is, moeten de ogen onvermijdelijk beschermd worden. Daar er zich in het netvlies geen zenuweinden bevinden, wordt het eventueel verbranden ervan door het intense licht niet onmiddellijk gevoeld.

Deze oogletsels kunnen onomkeerbaar zijn en blindheid veroorzaken.

# LA FORCE AERIENNE CONGOLAISE

3ème et dernière partie

Jean-Pierre SONCK

3de en laatste deel

## Mobilisation des moyens aériens

La FATAc mobilisa, dès le mois de septembre 1964, ses C-47 pour assurer à la 5ème brigade mécanisée la logistique nécessaire à la préparation d'une offensive vers Stanleyville. Grâce à eux et aux Vertol-Piaseki H-21, tous les secteurs d'opération disposèrent d'un ravitaillement régulier. L'USAF y participait avec 4 de ses C-130, mais manifestait certaines réticences pour transporter des mercenaires. Quant au WIGMO, ses B-26K basés à BAKA fournirent l'essentiel des reconnaissances sur l'axe conduisant de Kongolo (base de l'offensive) à Stanleyville. Dès le 1er octobre 1964, ils effectuaient une mission d'attaque sur Kindu et y mitraillèrent le camp militaire rebelle. Celui de Lokandu subit le même sort le lendemain.

La multiplication des attaques augmenta considérablement la consommation de roquettes (jusqu'à alors de 2000 par mois). Les Etats-Unis comptaient sur la Belgique pour satisfaire les besoins de l'offensive générale, et vers la mi-octobre le cargo « Mokaria » déchargea à Matadi une cargaison de 6000 roquettes, 200.000 cartouches de .30 et 50.000 de .50, tandis que des C-130 américains enlevaient le 20 octobre à Bierset des caisses d'armes et de munitions de la Fabrique Nationale d'armes de guerre (FN), dont 2.168 roquettes de 70 mm. L'aérodrome de Kongolo, détrempé par les pluies, fut rendu accessible aux C-130 mais les appareils d'Air Congo refusaient toujours d'y atterrir. Heureusement la compagnie BIAS acceptait tous les transports refusés par la concurrence.

Le jour « J » de l'offensive de la 5ème brigade fut fixé au 1er novembre. Trois jours avant, l'USAF déposa à Kongolo les véhicules de la colonne Lima I, tandis que les mercenaires rejoignaient cette localité par C-47 FATAc. Une longue colonne de véhicules se forma sur la route de Kindu, qui se composait de blindés et de Jeeps kaki et de camions civils de toutes couleurs, chargés de troupe, de bagages et de ravitaillement, ressemblant au cortège folklorique bruxellois. Quelqu'un la baptisa « Ommegang ».

## Mobilisatie van de luchtmiddelen

Vanaf de maand september 1964 mobiliseerde de FATAc haar C-47 toestellen om ervoor te zorgen, dat de 5de gemechaniseerde brigade beschikte over de logistiek, nodig voor de voorbereiding van een offensief richting Stanleystad. Dank zij deze toestellen en aan de Vertol-Piaseki H-21 konden alle operatiesectoren op een regelmatige bevoorrading rekenen. De USAF nam eraan deel met 4 van haar C-130, maar vertoonde bepaalde aarzelingen om huurlingen te vervoeren. De B-26K van WIGMO, met basis BAKA, leverden het essentieel van de verkenningen op de as van Kongolo (basis van het offensief) naar Stanleystad. Reeds vanaf 1 oktober 1964 voerden ze een aanvallende opdracht op Kindu uit en mitraillierten er het militaire rebellenkamp. Dat van Lokandu onderging 's anderendaags hetzelfde lot.

De steeds talrijkere aanvallen veroorzaakten een aanzienlijk verhoog rakettengebruik (tot dan toe 2000 per maand). De Verenigde Staten rekenden op België voor de behoeften van het algemene offensief. Rond midden oktober kwam de cargo "Mokaria" in Matadi aan, om er een flinke lading te lossen: 6000 raketbommen, 200.000 patronen van .30 en 50.000 van .50, terwijl de Amerikaanse C-130 op 20 oktober in Bierset opstegen met wapenkisten en ammunitie van de FN -"Fabrique Nationale d'armes de guerre", waarvan 2.168 raketbommen van 70 mm. Het vliegveld van Kongolo, doorweekt door overvloedige regens, werd toegankelijk gemaakt voor de C-130 maar de toestellen van Air Congo weigerden nog steeds er te komen landen. Gelukkig was er de maatschappij BIAS, die wel het vervoer aanvaardde, dat door de concurrentie geweigerd werd.

De "D" dag van het offensief van de 5de brigade werd bepaald op 1 november. Drie dagen tevoren ontscheepte de USAF in Kongolo de voertuigen van het LIMA I- colonne, terwijl de huurlingen met C-47 FATAc naar Kongolo gebracht werden. Een lange voertuigencolonne werd gevormd op de weg naar Kindu, bestaande uit pantservoertuigen en kaki Jeeps en burgervrachtwagens van allerlei kleur, vol troepen, bagage en bevoorrading, het leek wel een Brusselse folklorestoet. Iemand noemde de colonne "Ommegang".

A BAKA, le Lt.Col VANDEPOEL, remplaçant le Lt.Col DE COCK à la tête de la FATAAC, conçut l'ordre d'opération N°1 avec le concours du major BLUME (Wing Ops) et du capitaine JACQUEMART, directeur technique et logistique de l'EM/Air pour régler le support des appareils. Dix Dakota se chargeraient du largage du ravitaillement, tandis que deux bananes volantes H-21 s'occuperaient des reconnaissances rapprochées et des évacuations sanitaires. Le capitaine SCHEPPERS (officier OPS) établit une liaison radio permanente entre la FATAAC à BAKA et la camionnette-radio de la 5ème brigade.

## Soutien aérien accru

Dès le départ vers Kindu de la 5ème brigade Lima 1, un B-26K décolla de BAKA pour reconnaître l'axe de progression de cette première colonne, tandis que le second se tenait prêt à intervenir sur demande adressée au responsable du WIGMO, un colonel américain en civil.

Les bombardiers survolaient à tour de rôle la colonne Lima 1 et lui communiquaient des informations sur l'itinéraire, intervenant à plusieurs reprises contre des véhicules ou des barrages ennemis. Kindu fut atteint le 6 novembre et dès la capture de l'aérodrome, l'aviation y débarqua d'importants renforts, dont les membres de la colonne Lima 2, un bataillon ANC destiné à tenir garnison dans cette ville et les UDA du capitaine SERVAIS, formées sur le modèle belge de défense d'aérodrome.

L'objectif principal était encore éloigné de 627 km, et un soutien aérien accru fut fourni par le colonel BOUZIN pour la poursuite de l'offensive qui débuta le 19 novembre 1964 : deux bombardiers B-26K supplémentaires, un flight de T-28, équipé de lance-roquettes Aero 6A1, fut rappelé d'Albertville et le flight de T-6 du capitaine BRACCO fut rameuté d'Ikela. De plus, le WIGMO avait mobilisé deux monomoteurs de réserve, qui seraient pilotés par les Américains MOESSMER et « BIG BILL », expérimentés dans le mitraillage de précision, ils devaient se rendre à BAKA en C-46 le 22 novembre, où la CIA les mettrait au courant de leur mission.

Il s'agissait de rejoindre Punia (à 400 km au sud de Stanleyville) que l'Ommegang avait libéré le 20, et d'y prendre les commandes de ces deux T-28 qui y seraient amenés par des Cubains, puis de rejoindre Stanleyville pour soutenir l'opération aéroportée que les USA et la Belgique préparaient, à l'insu des autorités congolaises, pour sauver les otages occidentaux.

## La capture de Stanleyville

Le WIGMO fit connaître au colonel BOUZIN les restrictions d'emploi imposées aux appareils de combat par la CIA : les pilotes cubains pouvaient effectuer des

In BAKA maakte LtKol VANDEPOEL, vervanger van LtKol DE COCK aan het hoofd van de FATAAC, het operatiebevel Nr1 op, met de hulp van majoor BLUME en van kapitein JACQUEMART, technisch en logistiek directeur van EM/Air om de steun van de toestellen te regelen. Tien Dakota kregen opdracht, bevoorrading af te werpen, terwijl twee vliegende bananen H-21 zouden zorgen voor verkenning van nabij en sanitaire evacuatie. Kapitein SCHEPPERS (Ops officier) zorgde voor een permanente radioverbinding tussen de FATAAC in BAKA en de radio-bestelwagen van de 5de brigade.

## Verhoogde steun langs de lucht

Onmiddellijk na het vertrek van de 5de brigade Lima 1 naar Kindu steeg een B-26K vanuit BAKA op om de vooruitgangaas van deze eerste colonne te verkennen, terwijl de tweede klaar stond om op te treden, op verzoek aan de WIGMO verantwoordelijke, een Amerikaanse kolonel in burger. De bommenwerpers overvlogen beurtelings de colonne LIMA 1 en gaven inlichtingen over de reisweg, ze traden verschillende keren op tegen vijandelijke voertuigen of versperringen. Op 6 november kwam men aan in Kindu en zodra het vliegveld ingenomen was, ontscheept de luchtmacht er belangrijke versterkingen, waarbij de leden van de colonne LIMA 2, een ANC bataljon, bestemd om garnizoen te houden in deze stad en de UDA van kapitein SERVAIS, gevormd naar Belgisch model voor de vliegveldverdediging.

Het hoofddoel lag nog 627 km verder en Kol BOUZIN leverde nog meer steun langs de lucht voor de voortzetting van het offensief dat op 19 november 1964 startte: twee bijkomende bommenwerpers B-26K, een T-28 flight, uitgerist met raketwerpers Aero 6A11, werd uit Albertstad teruggeroepen en een T-6 flight van kapitein BRACCO werd uit Ikela teruggehaald. Bovendien had WIGMO twee eenmotorige reserve toestellen gemobiliseerd: deze zouden gepiloteerd worden door Amerikanen MOESSMER en « BIG BILL », die veel ervaring hadden met precisie-mitraillering. Ze moesten op 22 november in een C-47 naar BAKA vliegen, waar de CIA ze op de hoogte zou brengen van hun opdracht. Het ging erom, Punia te bereiken (op 400 km ten zuiden van Stanleystad), dat de 20ste door de Ommegang bevrijd was en er in de cockpit te klimmen van deze beide T-28, die door de Cubanen naar Punia zouden gevlogen worden. Verder moesten ze dan naar Stanleystad doorvliegen tot steun van de luchtoperatie, die buiten weten van de Kongolese overheid door de USA en België voorbereid werd, om westerse gijzelaars te redden.

reconnaissances lointaines jusqu'au faubourgs de Stanleyville et au-delà, mais tout survol de la capitale rebelle était interdit jusqu'au parachutage des troupes belges, pour éviter des représailles contre les otages. Quatorze C-130 E, deux B-26K, dont l'un piloté par le colonel BOUZIN, et deux T-28 furent engagés dans l'opération aéroportée, baptisée « Dragon Rouge ». Dès que les parachutistes belges auraient sauté sur la ville, le 24 novembre à l'aube, les pilotes du WIGMO devaient éliminer les points de résistance et empêcher l'arrivée de renforts ennemis.

L'offensive était générale, car la colonne d'Ops Nord, qui bénéficiait de l'appui d'un flight de T-28, était partie de Bumba le 16 novembre et s'approchait d'Aketi, à 350 km au nord de Stanleyville, tandis que les troupes d'Ops Kivu se regroupaient à Beni, à 680 km à l'est.

Lorsque la 5ème brigade mécanisée parvint aux abords de la capitale rebelle, le 24 novembre 1964 dans la matinée, les otages occidentaux avaient été libérés et regroupés à l'aérodrome pour être évacués vers Ndjili, l'aéroport de Léopoldville, où le major COUCKE et le capitaine JACQUEMART, de l'EM/Air (FAC), coordonnaient le vol et l'atterrissage des appareils de transport chargés de réfugiés et ceux des avions envoyés par les pays étrangers pour aider à leur évacuation vers l'Europe ou les USA. Durant son occupation par les Simbas, l'aérodrome de Stanleyville avait été fermé au trafic normal, mais des rumeurs faisaient état d'atterrissages clandestins d'avions du bloc de l'est venus livrer des armes et des munitions.

Le chef-lieu de la province Orientale n'avait jamais connu une telle affluence. Après les appareils de l'USAF, de la FATAC, du WIGMO et de la 21e escadrille, ce fut au tour de deux DC-6 de la Force Aérienne belge de se poser. L'un d'eux fut contraint de rester sur place pour réparation, ayant été touché lors de l'atterrissage. Après une dernière opération aéroportée à Paulis trois jours plus tard, les paracommandos regagnèrent la Belgique tandis que la 5ème brigade établissait un périmètre de sécurité autour de la ville et poursuivait la recherche d'otages.

L'activité aérienne des avions de transport se poursuivit plusieurs jours durant pour ravitailler le chef-lieu de la province Orientale, isolé en pleine région ennemie et l'aviation d'appui intervint à plusieurs reprises pour aider la garnison, qui fut renforcée par un régiment katangais, aérotransporté par quadrimoteurs BIAS.

Les installations aériennes furent remises en état et l'aérodrome servit comme base de maintenance, tant pour l'antenne opérationnelle de la FATAC que pour WIGMO, qui y amenèrent du personnel et du matériel d'entretien. La 21e escadrille regagna son secteur d'opérations et le flight de T-28 d'Ops Nord, parvenu à Paulis dès la capture de cette localité par les troupes de l'ANC, le 9 décembre 1964, fut envoyé en renfort à Bunia (Ops Kivu) et remplacé par le flight de T-28

## De inname van Stanleystad

WIGMO liet aan Kol BOUZIN weten, dat de CIA bevolen had, het gebruik van de gevechtstoestellen te beperken: de Cubaanse piloten mochten verre verkenningsvluchten uitvoeren tot aan de voorsteden van Stanleystad en verder, maar elke overvlucht van de rebellerende hoofdstad was verboden tot Belgische troepen zouden geparachuteerd zijn, dit om represailles tegen de gijzelaars te vermeiden. 14 C-130E, 2 B-26K, waarvan een gepiloteerd werd door Kol BOUZIN en 2 T-28 werden ingezet in de luchtoperatie met name « Rode Draak ». Zodra de Belgische valschermspringers op de stad zouden afgesprongen zijn, op 24 november bij dageraad, moesten de WIGMO piloten de weerstandspunten uitschakelen en de aanvoer van vijandelijke versterkingen beletten. Het was een algemeen offensief, want de colonne van Ops Noord, die gesteund werd door een T-28 flight, was op 16 november uit Bumba vertrokken en kwam dicht bij Aketi, op 350 km ten noorden van Stanleystad, terwijl de Ops Kivu troepen zich hergroepeerden in Beni, op 680 km in het oosten. Toen de gemechaniseerde 5de brigade de directe omgeving van de rebellenhoofdstad benaderde, op 24 november in de vroege morgen, waren de westerse gijzelaars bevrijd en op het vliegveld samengebracht om geëvacueerd te worden naar Djili, waar Maj COUCKE en Kapt JACQUEMART van de EM/Air zorgden voor de coördinatie van de vlucht en de landing van de transporttoestellen vol vluchtelingen en die van de vliegtuigen, die door het buiteland gestuurd werden om te helpen bij hun evacuatie naar Europa of naar USA. Gedurende de bezetting van het vliegveld van Stanleystad door Simbas, was het voor normaal verkeer gesloten, maar er gingen geruchten van clandestiene landingen van vliegtuigen van het Oostblok, die wapens en ammunitie kwamen leveren. De hoofdstad van de Oosterse provincie had nooit zulke drukte gekend. Na de toestellen van de USAF, van de FATAC, van WIGMO en van het 21ste smaldeel was het de beurt van 2 DC-6 van de Belgische Luchtmacht om neer te strijken. Een daarvan moest noodgedwongen ter plaatse blijven voor een reparatie, want het werd getroffen bij de landing. Na een laatste luchtoperatie in Paulis, drie dagen later, konden de paracommando's terug naar België, terwijl de 5de brigade een veiligheids gordel rond de stad legde en het zoeken naar gijzelaars voortzette. De luchtinstallaties werden weer hersteld en het vliegveld diende als onderhoudsbasis, zowel voor de operationele antenne van de FATAC als voor WIGMO, die er personeel en onderhoudsmateriaal brachten. Het 21e smaldeel keerde terug naar zijn operatiesector en de T-28 flight van Ops Noord, in Paulis aangekomen zodra deze plaats door het ANC troepen op 9.12.1964 was ingenomen, werd ter versterking naar Bunia gezonden en vervangen door de T-28 flight overgeplaatst uit Stanleystad, waar de B-26K de behoeften aan tactische steun dekten. 2 eenmotorige Trojans van de sector Ops Kivu gingen verloren in de loop van de steunverrichtingen, een crashte bij het opstijgen in Bunia, de andere raakte een

muté de Stanleyville, où les B-26K couvraient les besoins d'appuis tactiques. Deux monomoteurs Trojan du secteur Ops Kivu furent perdus au cours de missions d'appui, un qui se crasha au décollage à Bunia (il fut démonté pour réparer les autres appareils) et un autre qui accrocha un arbre lors de l'attaque d'un camion rebelle à basse altitude. Il fallut effectuer des recherches pour retrouver le corps du pilote, car la CIA exigeait une preuve du décès pour dédommager la veuve.

Dans le secteur d'Ops Nord, deux autres T-28 furent perdus en février 1965, suite à des problèmes techniques.

## Bilan de quatre années

Le lundi 19 juillet 1965, l'aviation militaire congolaise fêta le quatrième anniversaire de sa création à Ndolo en présence de plusieurs autorités, dont le général MOBUTU. En réalité, le chef de l'ANC avait tenté de créer une aviation bien avant la date du 19 juillet 1961, avec l'aide du major Paul PIERROT, pilote breveté de la Force Aérienne belge, dont l'ambition démesurée avait été à l'origine de l'achat d'appareils à réaction de la Cogéa. Il fut remplacé en 1961 par le capitaine Philippe AMBOKA, qui ne réussit pas mieux que lui, malgré l'assistance donnée un moment par la RFA qui détacha le colonel STAHL, ancien de la Luftwaffe, et le moniteur SLOMSKI avec mission de former des pilotes congolais.

Le major LOSSO, qui succéda au capitaine AMBOKA, en tant que commandant du 1er Groupement Aérien et le major TUKUZU, qui le remplaça début 1965, lorsqu'il fut mis en résidence surveillée pour atteinte à la sûreté de l'Etat, bénéficièrent de l'assistance italienne, dont les résultats furent jugés plus satisfaisant par les Congolais. C'est ce que rappela le major TUKUZU dans son allocution, en déclarant que l'objectif premier de son groupement était la formation de pilotes, de mécaniciens et d'autres spécialistes congolais, mais qu'étant donnée les difficultés d'ordre matériel de l'époque, le chef de l'armée congolaise avait été forcé d'envoyer un grand nombre d'élèves à l'étranger, notamment en Belgique, puis en Italie. TUKUZU annonça avec fierté que le 1er Groupement disposait actuellement de 11 pilotes, 38 mécaniciens spécialisés et deux interprètes de photos aériennes, tandis que l'entraînement des nouveaux pilotes congolais se poursuivait, tant sur place, qu'en Italie, grâce à l'aide de l'aéronautique militaire italienne, qui développait une école technique de navigation à Ndolo. Il passa sous silence le fait qu'aucun pilote congolais ne participa aux opérations aériennes malgré leurs beaux diplômes italiens, mais avoua que la FAC avait connu plusieurs accidents mortels, dont celui de l'instructeur SLOMSKI et de l'élève-pilote LOMANI, en février 1963 et celui de l'adjudant Charles EBONGA le 4 mars dernier.

Een boom bij een aanval op lage hoogte van een rebellenvrachtwagen. Er moesten opzoekingen gebeuren om het lijk van de piloot terug te vinden, want de CIA eiste een bewijs van overlijden om de weduwe te vergoeden.

In de sector Ops Noord gingen in februari 1965 nog twee T-28 verloren, omwille van technische problemen.

## Balans van vier jaren

Op 19 juli 1965 vierde de Kongolese militaire luchtmacht de vierde verjaardag van haar oprichting in Ndolo, in aanwezigheid van verschillende autoriteiten, waarbij generaal MOBUTU. In werkelijkheid had de chef van het ANC al lang vóór 19 juli 1961 getracht een luchtmacht op te richten, met de hulp van majoor Paul PIERROT, gebrevetteerd piloot van de Belgische luchtmacht, wiens buitensporige ambitie aan de oorsprong lag van de aankoop van reactievliegtuigen bij Cogea. Hij werd in 1961 vervangen door kapitein Philippe AMBOKA, die al niet beter slaagde, niettegenstaande de steun, op een bepaald ogenblik geleverd door de DBR. Deze detacheerde kolonel STAHL, ancien van de Luftwaffe en moniteur SLOMSKI, met als opdracht opleiding van Kongolese piloten.

Majoor LOSSO, die kapitein AMBOKA opvolgde als bevelhebber van de 1ste Luchtgroepering en majoor TUKUZU, die hem begin 1965 opvolgde toen hij in huisattest geplaatst werd wegens in breuk op de staatsveiligheid, kregen Italiaanse bijstand, waarvan de resultaten meer voldoening schonken aan de Kongolezen.

Daaraan herinnerde majoor TUKUZU in zijn toespraak, toen hij verwees naar de eerste doelstelling van zijn groepering: opleiding van Kongolese piloten, mecano's en andere specialisten, maar omdat er destijds materiële moeilijkheden waren, was het hoofd van het Kongolese leger verplicht geweest, een groot aantal leerlingen naar het buitenland te sturen, onder andere naar België, nadien naar Italië.

TUKUZU kondigde fier aan, dat de 1ste Groepering op dit ogenblik 11 piloten telde, 38 gespecialiseerde mecano's en twee verklaarders van luchtfoto's, terwijl de training van de nieuwe Kongolese piloten voortgezet werd, zowel ter plaatse als in Italië dank zij de hulp van het Italiaanse militaire vliegwezen, dat een technische navigatieschool ontwikkelde in Ndolo. Hij verzweeg het feit, dat geen enkel Kongolees piloot had deelgenomen aan de luchtoperaties, niettegenstaande hun mooie Italiaanse diploma's, maar gaf wel toe dat de FAC verscheidene dodelijk ongevallen had gekend, waarbij dat van instructeur SLOMSKY en van de leerling-piloot LOMANI, in februari 1963 en dat van adjudant Charles EBONGA, op 4 maart jongstleden.

## Evolution de la FAC

Les effectifs aériens mis en œuvre par le WIGMO se chiffraient début 1965 à douze NA T-28 Trojan (d'autres étaient attendus) six B-26K, quatre C-46, deux C-45 et trois hélicoptères Bell 47, tandis que la FATAc rassemblait un C-54 et dix C-47 (deux avaient été perdus en opération) et six hélicoptères Vertol-Piaseki H-21.

La FAC proprement dite comptait, hormis les quinze appareils de l'escadron d'instruction italien, un DC-4, le C-47 9T-JDM et trois DH Dove, dont un récupéré en Angola par le capitaine JACQUEMART (un autre était en cours de récupération en Afrique du sud), six Harvard T-6, un Beechcraft C-45 (un nouvel avion de commandement du général MOBUTU) et divers appareils hors d'état de voler.

Quinze Alouette III étaient en commande et des pilotes congolais suivaient des cours de pilotage à Marignane, mais le projet d'achat de dix Noratlas ne fut pas mené à son terme. Douze Harvard furent commandés pour renforcer la 21e escadrille du Belge Pierre NOËL, dont le flight de T-26 dirigé par le capitaine DAVRINCHE (un ancien d'Algérie qui avait remplacé le capitaine BRACCO passé au WIGMO) était en opération dans la région de Bumba.

Le WIGMO et la FATAc, dont les Dakota effectuèrent 7600 heures de vol en 1965, poursuivirent leurs missions de soutien à l'armée congolaise, notamment dans le nord-est du Congo et dans la région d'Albertville, où les dernières poches de résistance rebelle étaient en cours de réduction, malgré l'aide apportée par les Barbudos de Che GUEVARA envoyés par Fidel CASTRO.

En juillet 1966, le colonel BOUZIN fut remplacé par le major DENIS, tandis que le Lt.Col CAILLEAU, successeur du Lt.Col VANDEPOEL, était remplacé en octobre par le colonel ONGENA à la tête de la FATAc.

Un treizième et dernier C-47 fut livré début août 1966 par les USA et réceptionné en présence de l'ambassadeur US McMURTIE, du colonel SANICHAS, adjoint du COMISH, du lieutenant-colonel TUKUZU et du capitaine JACQUEMART, chef du bureau logistique de l'EM/Air.

Il fut confié aux deux seuls pilotes congolais de bimoteur : les sous-lieutenants BARUTI et LOTIN-KIKUNDA, qui volaient depuis le début de l'année sur ce type d'appareil. Ces deux sous-lieutenants avaient gagné l'Italie en janvier 1966 avec le sous-lieutenant SOMANZA et y avaient obtenu leur brevet d'instructeur de vol sur bimoteur C-45 et C-47.

Cet équipage était la terreur des autres pilotes car il ne respectait aucune règle aérienne ...

## Evolutie van de FAC

Het luchtpark van WIGMO begin 1965 bestond uit twaalf NA T-28 Trojan (nog andere waren verwacht), zes B-26K, vier C-46 en drie helikopters Bell 47, terwijl de FATAc een C-54 en tien C-47 (twee gingen in operatie verloren) en zes helikopters Vertol-Piaseki H-21 bezat.

De eigenlijke FAC telde, buiten de vijftien toestellen van het Italiaanse instructie-eskadron, een DC-4, de C-47 9T-JDM en drie DH Dove, waarvan een in Angola gerecupereerd door kapitein JACQUEMART (men was nog bezig met de recuperatie van een andere in Zuid-Afrika), zes Harvard T-6; een Beechcraft C-45 (een nieuw bevelhebbersvliegtuig van generaal MOBUTU) en verscheidene toestellen, niet meer in vliegstaat.

Vijftien Alouette III waren besteld en Kongolese piloten volgden pilotagelessen in Marignane, maar de aankoopplannen van tien Noratlas konden niet gerealiseerd worden. Twaalf Harvard waren besteld tot versterking van het 21ste smaldeel van de Belg Pierre NOËL, waarvan de T-26 flight, geleid door kapitein DAVRINCHE (een ancien van Algerije die kapitein BRACCO had vervangen - deze laatste was overgestapt naar WIGMO) in operatie was in de streek van Bumba.

WIGMO en FATAc, waarvan de Dakota toestellen in 1965 7600 vluchten maakten, gingen verder met hun opdrachten tot steun aan het Kongolese leger, meer bepaald in het noordoosten van Kongo en in de streek van Albertstad, waar de laatste rebellenweerstandnesten verminderden, niettegenstaande de hulp van de Barbudos van Che GUEVARA die door Fidel CASTRO gestuurd werden.

In juli 1966 werd kolonel BOUZIN vervangen door majoor DENIS, terwijl Lt Kol CAILLEAU, opvolger van Lt Kol VANDEPOEL, in oktober vervangen werd door kolonel ONGENA aan het hoofd van de FATAc.

Een dertiende en laatste C-47 werd begin augustus 1966 door de USA geleverd en de oplevering geschiedde in aanwezigheid van ambassadeur US McMURTIE, van kolonel SANICHAS, adjunct van COMISH, van luitenant-kolonel TUKUZU en van kapitein JACQUEMART, hoofd van het logistiek bureau van de EM/Air. Het toestel werd toevertrouwd aan de enige Kongolese piloten op tweemotorige toestellen: de onderluitenant BARUTI en LOTIN-KIKUNDA, die sedert het begin van het jaar op dit soort vliegtuigen vlogen. Beide onderluitenanten waren in januari 1966 met onderluitenant SOMANZA naar Italië gereisd en hadden er hun brevet van instructeur op tweemotorige C-45 en C-47 gehaald.

Deze bemanning was de schrik van de andere piloten, want ze respecteerden geen enkel vliegreglement ...



## Restructuration de la FAC

Début novembre 1966, la FAC subit la principale restructuration de son histoire, le 1er Groupement Aérien déménagea à Ndjili où il était prévu de former deux wing: le 11ème Wing de transport avec trois escadrilles (110, 111 et 112) et le 12ème Wing d'appui tactique avec les escadrilles 120 et 121 dotées de T-6G et l'escadrille de sauvetage 122 avec huit hélicoptères Alouette III.

L'escadron italien, rebaptisé 13ème Wing demeura à Ndolo et regroupa l'escadrille 131 de l'école de pilotage élémentaire (EPE) sur Piaggio P-148, l'escadrille 132 de l'école de pilotage avancé (EPA) sur Harvard T-6 et l'escadrille 133 de l'école préparatoire de pilotage ou centre de triage (recrutement et sélection) qui rassemblait également l'école de navigation aérienne et celle de mécanique d'aviation créées par l'assistance italienne en avril 1966.

Le centre de triage comptait six instructeurs congolais chargés de donner des cours aux nombreux cadets de l'air recrutés depuis sa création. Trois autres instructeurs congolais, les sous-lieutenants IPOMA, MBAKI et YOKA s'y ajoutèrent le 15 novembre 1966 après un stage de six mois en Italie.

Il était également prévu de former à BAKA un 2ème Groupement Aérien Tactique à deux wing qui regrouperait chacun trois escadrilles: le 21ème Wing, dont l'escadrille tactique 210 (composée de pilotes mercenaires) devait réceptionner seize T-28D du WIGMO, car aucun congolais n'était capable de les piloter, l'escadrille tactique 211 avec 24 Harvard T-6 et l'escadrille de sauvetage 212.

Quant au 22ème Wing de Transport tactique, il regrouperait dans l'escadrille 220 les appareils de transport ex-FATAC (dont seuls trois équipages demeureraient à la disposition de la FAC, la fin de l'assistance belge étant prévue pour septembre 1967), une escadrille de reconnaissance tactique 221 et une escadrille de liaison 222.

Le WIGMO était en cours de transformation en société de maintenance, rôle prévu à l'origine de sa création, et son chef le major DESPAIGNES avait reçu l'ordre de retirer les bombardiers B-26K, qui étaient réclamés par la CIA dans le Sud-est asiatique et de préparer pour le mois de mai 1967 le retrait de ses pilotes, dont les avions passaient à la FAC. Officiellement, cela signifiait que le personnel d'aviation des T-28 serait dorénavant engagé et payé par le gouvernement congolais, qui installa des bureaux de recrutement dans ses ambassades à l'étranger, notamment à Bruxelles, où un major retraité de la Force Aérienne belge officiait.

L'ambition du président MOBUTU était de confier sa flotte aérienne à des pilotes congolais, mais malgré un recrutement annuel de quarante candidats-pilotes, les mercenaires ne risquaient pas de perdre leur travail,

## Herstructurering van de FAC

Begin november 1966 onderging de FAC de belangrijkste herstructurering van haar geschiedenis. De 1ste Luchtgroepering verhuisde naar Ndjili, waar voorzien was, twee wings op te richten: de 11de Transportwing met drie smaldelen (110, 111 en 112) en de 12de Wing voor tactische steun met de smaldelen 120 en 121, uitgerust met T-6G en het reddingssmaldeel 122 met acht helikopters Alouette III. Het Italiaanse eskadron, dat de naam van 13de Wing kreeg, bleef in Ndolo en hergroepeerde het smaldeel 131 van de elementaire vliegschool (EVS) op Piaggio P-148, het smaldeel 132 van de gevorderde vliegschool (GVS) op Harvard T-6 en het smaldeel 133 van de voorbereidende vliegschool of sorteercentrum (aanwerving en selectie), waarbij ook de navigatieschool en de vliegmechaniekschool, in april 1966 opgericht door de Italiaanse bijstand.

De zes Kongolese instructeurs van het sorteercentrum moesten les geven aan talrijke luchtcadetten, die sedert zijn oprichting aangeworven werden. Daarbij kwamen dan op IPOMA, MBAKI en YOKA, na een stage van zes maanden in Italië.

Er was ook voorzien in BAKA een 2de Tactische Luchtgroepering te vormen, met twee wings, elke wing zou drie smaldelen bevatten: de 21ste Wing, waarvan het tactische smaldeel 210 (bestaande uit huurlingen-piloten) zestien T-28D van WIGMO moest opvangen, want geen enkele Kongolees was bekwaam hiermee te vliegen, het tactische smaldeel 211 met 24 Harvard T-6 en het reddingssmaldeel 212.

Wat de 22ste Tactische Transportwing betreft, in het smaldeel 220 zouden de ex-FATAC transportvliegtuigen bijeengebracht worden (daarvan bleven slechts drie bemanningen ter beschikking van de FAC, want het einde van de Belgische bijstand was voorzien voor september 1967) ook een smaldeel voor tactische verkenning 221 en een verbindingssmaldeel 222.

Men was bezig met de omvorming van WIGMO in onderhoudsmaatschappij, een rol die van bij het begin van de oprichting voorzien was en haar chef, majoor DESPAIGNES had bevel gekregen de bommenwerpers B-26K terug te trekken. Deze werden door de CIA in Zuidoost Azië opgeëist. Hij moest ook voor de maand mei 1967 het terugtrekken van zijn piloten voorbereiden, hun vliegtuigen gingen naar de FAC. Officieel betekende dit, dat het vliegpersoneel van de T-28 voortaan aangeworven en betaald zou worden door de Kongolese regering, die aanwervingkantoren oprichtte in haar ambassades in het buitenland, onder andere ook in Brussel, waar een gepensioneerd majoor van de Belgische Luchtmacht optrad.

President MOBUTU had wel de ambitie, zijn luchtvloot toe te vertrouwen aan Kongolese piloten, maar niettegenstaande een jaarlijkse aanwerving van veertig kandidaat-piloten, liepen de huurlingen geen

car l'entraînement des élèves-pilotes congolais se révélait assez ardu. Ainsi l'accident de Jean KENYASANI le 2 décembre 1966 à Ndolo : suite à une fausse manœuvre dans un virage serré, le Piaggio qu'il pilotait partit en vrille et percuta le sol.

## Discussions sur l'avenir de la FAC

En janvier 1967, tandis que la 3<sup>ème</sup> promotion d'élèves-pilotes congolais achevait son entraînement à Ndolo avant de gagner l'Italie, des rumeurs de complots inquiétaient la Sûreté Nationale. Elle recueillit des informations sur un plan mis au point par les artisans de Moïse TSHOMBE qui prévoyait des attaques sur Kindu et Albertville à partir de l'Angola et la FAC fut mise en alerte pour patrouiller le long de cette frontière, particulièrement au Katanga et au Kasai, les deux provinces les plus vulnérables, tandis qu'à Elisabethville tous les avions privés étaient cloués au sol sur l'ordre du QG du 1<sup>er</sup> Groupement ANC.

La FAC devait prendre possession des NA T-28 du WIGMO le 24 avril 1967 et à la fin du mois de mars, des pilotes du WIGMO commencèrent l'entraînement de moniteurs italiens sur ces appareils plus lourds et plus rapides que les Harvard T-6, afin qu'ils préparent les Congolais à prendre les commandes des monomoteurs Trojan.

Suite à des problèmes posés par le colonel CONTI, chef de la mission d'assistance de l'Aeronautica Militare, il fallut prendre des pilotes mercenaires de la 210<sup>ème</sup> escadrille et en engager de nouveaux, car le manque de pilotes congolais qualifiés se faisait également sentir pour d'autres types d'appareils, tels les Alouette III.

Les besoins de l'ANC en transports logistiques étaient assurés par les C-47 et C-54 de la FATAAC que pilotaient un nombre réduit d'équipages de la Force Aérienne belge, ainsi que quelques pilotes étrangers. Mais l'armée congolaise faisait également appel à la BIAS, dont les DC-6 se chargèrent notamment de transporter la relève des Sud-Africains du 5<sup>ème</sup> Bataillon Commando cantonnés à Albertville, ainsi que de les rapatrier lorsqu'ils furent démobilisés en mars 1967.

Le 19 mai, le général BOBOZO, commandant en chef de l'ANC, de qui dépendait la FAC, reçut le général FANELLO et le colonel CONTI pour des discussions portant sur la reconduction de l'accord d'assistance signé en 1964 et sur le développement de l'école de pilotage italienne, que l'on prévoyait de déménager à BAKA et d'équiper de SIAI-Marchetti SF-260. Onze jours plus tard, le chef de l'armée congolaise rencontra le colonel ONGENA, chef de la FATAAC

gevaar hun job te verliezen, want de opleiding van de Kongolese leerling-piloten bleek een lastige karwei. Zo bijvoorbeeld het ongeval van Jean KENYASANI op 2 december 1966 in Ndolo: ingevolge een verkeerd manoeuvre in een scherpe bocht geraakte hij met zijn Piaggio in tolvlucht en vloog te pletter op de grond.

## Discussies over de toekomst van de FAC

In januari 1967 beëindigden de Kongolese leerling-piloten van de 3<sup>de</sup> Promotie hun opleiding in Ndolo alvorens naar Italië te vertrekken. Er deden toen allerlei geruchten de ronde over complotten die de Staatsveiligheid verontrustten. Deze laatste kreeg inlichtingen over een plan, dat uitgedacht werd door aanhangers van Moïse TSHOMBE, waarin aanvallen op Kindu en Albertstad vanuit Angola voorzien waren. De FAC werd in alarmtoestand gebracht om langs deze grenzen te gaan patrouilleren, vooral in Katanga en in Kasai, de twee meest kwetsbare provincies, terwijl in Elisabethstad alle particuliere vliegtuigen op bevel van het Hoofdkwartier van de 1<sup>ste</sup> ANC Groepering op de grond moesten blijven.

De FAC moest op 24 april 1967 bezitnemen van de NA T-28 van WIGMO en op het einde van de maand maart begonnen de WIGMO piloten de opleiding van Italiaanse instructeurs op deze toestellen, die zwaarder en vlugger waren dan de Harvard T-6, opdat ze de Kongolezen zouden voorbereiden om aan de stuurknuppel van de eenmotorige Trojan te kunnen zitten. Omwille van problemen, veroorzaakt door kolonel CONTI, hoofd van de bijstandsmisssie van de Aeronautica Militare, moest men beroep doen op huurling-piloten van het 21<sup>ste</sup> smaldeel en er ook nieuwe aanwerven, want het gebrek aan bekwame Kongolese piloten werd ook aangevoeld in het geval van andere types toestellen, zoals de Alouette III.

De logistieke transportbehoeften van het ANC werden opgevangen door de C-47 en C-54 toestellen van de FATAAC, die bestuurd werden door een beperkt aantal bemanningen van de Belgische Luchtmacht en ook enkele buitenlandse piloten. Maar het Kongolese leger deed ook beroep op BIAS, waarvan de DC-6 toestellen onder andere zorgden voor het vervoer van de aflossing van de Zuid-Afrikanen van het 5<sup>de</sup> Commandobataljon, gelegerd in Albertstad en ook voor hun repatriëring toen ze in maart 1967 gedemobiliseerd werd.

Op 19 mei kreeg generaal BOBOZO, chef-commandant van het ANC, waarvan de FAC afhing, bezoek van generaal FANELLO en kolonel CONTI om te spreken over de verlenging van het in 1964 ondertekende bijstandsakkoord en over de ontwikkeling van de Italiaanse vliegschool, die men wilde verhuizen naar BAKA en die men wilde uitrusten met SIAI-Marchetti SF-260 toestellen. Elf dagen later ontmoette het hoofd van het Kongolese leger kolonel ONGENA, hoofd van de FATAAC,

dont la mission d'assistance de la Force Aérienne belge s'achevait en septembre.

## Le plan de PUREN

Dans l'ombre, le colonel sud-africain PUREN, qui n'avait jamais digéré son éviction de la 21ème escadrille par le général MOBUTU, prépara le retour de Moïse TSHOMBE sur la scène politique. Muni par son commanditaire de fonds limités, le Sud-Africain se rendit en Rhodésie du sud avec le capitaine katangais MONGA et y loua un bimoteur léger. En mai 1967, il rejoignit par la voie aérienne le fief du major SCHRAMME et de son 10ème Bataillon Commando katangais, dans le Maniema, et atterrit à Punia. Il présenta au chef mercenaire son plan d'attaque, qui semblait sérieux et prévoyait une campagne de sabotage au Katanga et un débarquement de troupes à Kindu, et lui promit une aide substantielle pour sa participation au complot.

PUREN lui confia le capitaine MONGA, puis retourna en Rhodésie du sud, où il s'était assuré les services de Jack MALLOCH, directeur d'Air Trans Africa, une petite compagnie d'aviation de transport sise à Salisbury qui louait son DC-4 pour des vols clandestins.

La préparation du complot pris un certain retard et c'est seulement le 29 juin que le DC-4 décolla vers Punia avec une aide réduite : dix mercenaires engagés au pied levé dans les bars de Salisbury et de l'armement de piètre qualité fourni par les Portugais, qui se vengeaient ainsi de l'aide que le président MOBUTU offrait aux rebelles angolais. D'autres livraisons étaient promises et début juillet, Jerry PUREN rallia le PC du major SCHRAMME avec le DH Heron d'Air Trans Africa, un quadrimoteur acheté par les Katangais durant la sécession, puis récupéré en Afrique du sud par le gouvernement congolais qui l'avait immatriculé 9Q-COC. Il vola quelques temps au Congo, puis fut subtilisé par Jack MALLOCH qui l'intégra au sein de sa compagnie et le fit immatriculé « VP-WAM ».

En juin, des actes de sabotage furent effectivement perpétrés au Katanga, mais le président MOBUTU réussit à désamorcer le complot grâce au rapt du leader katangais, qui se retrouva prisonnier en Algérie.

Contre toute attente, SCHRAMME mit son bataillon en état d'alerte le 3 juillet 1967 et le surlendemain à l'aube, il lança ses trois compagnies à l'attaque. Lui-même et le capitaine MONGA occupèrent Stanleyville avec la 1ère compagnie, où ils furent renforcés par les mercenaires du 6ème BCE du colonel Bob DENARD.

Des contre-attaques de l'ANC les mirent à rude épreuve, mais ils réussirent à contrôler l'aérodrome. A Kindu, la 2ème compagnie du capitaine HENDRICKX, repoussée de la ville par la garnison, fut encerclée sur l'aérodrome, où les renforts promis par Jerry PUREN

waarvan de bijstandsmissie van de Belgische luchtmacht in september afliep.

## Het plan van PUREN

Intussen ging de Zuid-Afrikaanse kolonel PUREN, die zijn uitsluiting uit het 21ste smaldeel op bevel van generaal MOBUTU nooit had kunnen verkroppen, in de schaduw de terugkeer van Moïse TSHOMBE op de politieke scène voorbereiden. Hij kreeg beperkte fondsen van zijn commanditaire en zo begaf de Zuid-Afrikaan zich naar Zuid-Rhodesië, samen met de Katangese kapitein MONGA. Daar huurde hij een licht tweemotorige toestel. In mei 1967 vervoegde hij daarmee het hoofdkwartier van majoor SCHRAMME en zijn 10de Katangese Commandobataljon in Maniema. Hij landde in Punia. Hij presenteerde de huurlingenchef zijn aanvalsplan, dat ernstig leek en een sabotagecampagne voorzag in Katanga en ook een ontschepping van troepen in Kindu. Hij beloofde hem een aanzienlijke hulp voor zijn deelname in het complot.

PUREN vertrouwde hem kapitein MONGA toe en vloog dan terug naar Zuid-Rhodesië waar hij kon rekenen op de diensten van Jack MALLOCH, directeur van Air Trans Afrika, een klein luchttransportbedrijf met zetel in Salisbury, die zijn DC-4 verhuurde voor clandestiene vluchten.

De voorbereiding van het complot liep een zekere vertraging op en het was slechts op 29 juni dat de DC-4 naar Punia kon opstijgen met een beperkte hulp: tien huurlingen die onvoorbereid zo maar in de bars van Salisbury aangeworven werden en bewapening van erbarmelijke kwaliteit, geleverd door de Portugezen, als weerwraak voor de hulp die door president MOBUTU aan de Angolese rebellen geboden werd. Er werden nog andere leveringen beloofd en begin juli begaf Jerry PUREN zich naar het hoofdkwartier van majoor SCHRAMME met de DH Heron van Air Trans Afrika, een viermotorig toestel, dat de Katangezen gedurende de secessie-oorlog gekocht hadden en dat nadien in Zuid-Afrika gerecupereerd werd door de Kongolese regering, die het als 9Q-COC geïmmatriculeerd had. Het vloog enkele tijd in Kongo maar werd weggepikt door Jack MALLOCH, die het als «VP-WAM» naar zijn maatschappij overschreef.

In juni werd inderdaad sabotage gepleegd in Katanga maar president MOBUTU slaagde erin, het complot te neutraliseren dank zij de ontvoering van de Katangese leider, die gevangen zat in Algerije.

Tegen alle verwachtingen in bracht SCHRAMME op 3 juli 1967 zijn bataljon in alarmtoestand en 's anderendaags bij dageraad lanceerde hij zijn drie compagnies in de aanval. Hijzelf en kapitein MONGA bezetten Stanleystad met de 1ste compagnie, waar ze versterkt werden door huurlingen van de 6de BCE van kolonel Bob DENARD.

Door de tegenaanvallen van het ANC werden ze zwaar op de proef gesteld maar ze slaagden er toch in het vliegveld te controleren. In Kindu werd de 2de compagnie van kapitein HENDRICKX door het garnizoen uit de stad gedreven en op het vliegveld omsingeld, waar de door Jerry PUREN beloofde

n'arrivèrent jamais. Elle y fut anéantie par des bataillons congolais envoyés à la rescousse.

A Bukavu, la 3ème compagnie du capitaine NOËL bouscula l'ANC et amassa un beau butin, mais suite à un ordre mal interprété, elle évacua la localité.

Un équipage de la FATAAC (dont le C-47 était parqué à Kamembe) fut bloqué à Bukavu par les combats, et dut se frayer son chemin les armes à la main avec l'aide d'un mercenaire, pour traverser la frontière du Rwanda et rejoindre l'ambassade belge, où l'accueil ne fut pas des plus chaleureux.

Les attaques menées par les mercenaires jetèrent la suspicion sur tout le personnel étranger de l'ANC, surtout lorsque le Q.G./ANC apprit la défection de Bob DENARD, dont les hommes de la base arrière de Léopoldville furent massacrés.

La FAC souffrit également des événements, car les pilotes des deux T-28 de la 210ème escadrille basés à Stanleyville s'étaient ralliés aux mercenaires et déchargeaient leurs armes sur les positions congolaises. Tout le personnel étranger de l'aviation congolaise fut privé de liberté, puis regroupé à Léopoldville et expulsé.

## L'aviation au service des mercenaires

Outre les deux monomoteurs T-28, les hommes de SCHRAMME mirent la main sur deux bimoteurs C-47 de la FATAAC, endommagés par les tirs, dont un fut remis en état de vol, et d'un DC-3 d'Air Congo en version cargo, le 9Q-CUH. Dès que Jerry PUREN apprit la prise de l'aérodrome, il embarqua à Punia dans le DH Heron de Jack MALLOCH et rallia Stanleyville. Le directeur d'Air Trans Africa jugea rapidement la situation précaire des assaillants et décolla vers l'Angola après avoir déposé son passager. Le colonel PUREN, auquel Moïse TSHOMBE avait promis le commandement de sa force aérienne, s'empara avec quelques Katangais du Piper Aztec 9Q-CQJ, avion courrier de la VICICONGO venant de Paulis, et du DC-3 9Q-CUL, parti de la capitale avec quelques journalistes étrangers invités par le président MOBUTU.

L'équipage et les passagers rejoignirent sous bonne garde l'hôtel Palace, lieu d'internement des civils, tandis que le personnel FATAAC et WIGMO était bloqué à l'hôtel des Chutes, que des tirs ANC arrosaient régulièrement. Ils furent réquisitionnés sous la menace avec les équipages d'Air Congo pour rechercher les mercenaires du 6ème BCE regroupés à Buta, tandis que ceux de Banalia rejoignaient à pied.

Les assaillants comptaient une vingtaine de blessés, dont Bob DENARD, et le 7 juillet un des équipages d'Air Congo fut à nouveau réquisitionné avec le

Versterkingen nooit aankwamen. De compagnie werd vernietigd door de Kongolese bataljons die ter hulp gesnel waren.

In Bukavu werd het ANC zowat omvergelopen door de 3de compagnie van kapitein NOËL, die een mooie buit vergaarde maar door een verkeerd geïnterpreteerd bevel de plaats ontruimde.

Een bemanning van de FATAAC (waarvan de C-47 zich in Kamembe bevond) werd door de schermutselingen geblokkeerd in Bukavu en moest zich, wapens in de hand, met de hulp van een huurling een weg banen over de grens van Ruanda om de Belgische ambassade te bereiken, waar het onthaal niet erg hartelijk was.

De aanvallen door de huurlingen maakten het ganse buitenlandse personeel van het ANC verdacht, vooral toen het ANC Hoofdkwartier nieuws kreeg van het verstek van Bob DENARD, wiens mannen van de achterbasis van Leopoldstad vermoord werden. De FAC had ook onder de gebeurtenissen te lijden, want de piloten van de twee T-28 van het 210 smaldeel met basis Stanleystad hadden de huurlingen vervoegd en hun wapens op de Kongolese posities gelost. Het ganse buitenlandse personeel van het Kongolese vliegwezen werd van zijn vrijheid beroofd, dan gegroepeerd in Leopoldstad en daar uitgewezen.

## Het vliegwezen ten dienste van de huurlingen

Buiten de twee eenmotorige T-28 toestellen konden de mannen van SCHRAMME de hand leggen op twee door beschieting tweemotorige C-47 van de FATAAC, waarvan een opnieuw in vliegbare staat gebracht werd, en op een DC-3 van Air Congo in cargoversie, de 9Q-CUH. Zodra Jerry PUREN vernam dat het vliegveld ingenomen was, steeg hij in Punia op met de DH Heron van Jack MALLOCH om naar Stanleystad te vliegen. De directeur van Air Trans Africa zag spoedig in hoe zorgelijk de toestand van de aanvallers was en steeg naar Angola op, na zijn passagier te hebben afgezet. Kolonel PUREN, aan wie Moïse TSHOMBE het bevel van zijn luchtmacht beloofd had, bemachtigde met enkele Katangezen de Piper Aztec 9Q-CQU, het postvliegtuig van de VICICONGO dat Paulis gekomen was, en de DC-3 9Q-CUL, uit de hoofdstad vertrokken met enkele door president MOBUTU uitgenodigde buitenlandse journalisten.

Bemanningen en passagiers begaven zich onder goede bewaking naar het hotel Palace, waar de burgers geïnterneerd waren, terwijl het personeel van de FATAAC en van WIGMO geblokkeerd was in «hotel des Chutes» dat regelmatig door het ANC beschoten werd. Ze werden onder bedreiging opgeëist, samen met de bemanningen van Air Congo te gaan zoeken naar de in Buta gegroepeerde huurlingen van de 6de BCE, terwijl die van Banalia te voet aankwamen.

De aanvallers telden een twintigtal gewonden, waarbij Bob DENARD en op 7 juli werd een van de bemanningen van Air Congo samen met dokter SANZ-

docteur SANZ-GADEA pour les évacuer vers la Rhodésie du sud. Le 9Q-CUL fut débarrassé de ses sièges pour laisser la place aux civières et ses réservoirs furent remplis de carburant.

Le pilote MONGE effectua en neuf heures de temps de vol sans escale de 2700 km, puis posa son appareil à Kariba, où des ambulances emportèrent les blessés vers l'hôpital. L'avion fut saisi par les autorités rhodésiennes et l'équipage expulsé vers l'Europe avec le médecin de l'OMS.

Après le départ du colonel DENARD, Jean SCHRAMME se nomma colonel et prit la tête des assiégés. Sa situation empirait suite aux contre-attaques menées par l'armée congolaise qui coupa la route de Punia et détruisit le camion M-36 chargé de sa réserve de munitions, une de ses jeep-mitrailleuses et son unique blindé Ferret.

## La retraite

Le 8 juillet, le deuxième équipage d'Air Congo fut « prié » d'aller chercher des munitions à Punia sous la menace d'hommes armés avec l'avion-cargo 9Q-CUH, dont la porte avait été enlevée pour faciliter son chargement. Lors de son retour, il ne put atterrir à Stanleyville suite au mauvais temps et aux tirs des Congolais et, comme la nuit tombait, le pilote ALVAREZ, ancien du WIGMO, prit la direction de Kigali. Il persuada ses gardiens de balancer le chargement dans le lac Kivu et contacta par radio l'aéroport rwandais. Le bimoteur s'y posa sur la piste illuminée par des phares de voitures car cet aérodrome n'était pas équipé pour les vols de nuit.

Sans possibilité de ravitaillement et harcelé depuis une semaine par l'ANC, le colonel SCHRAMME décida de retraiter vers son fief du Maniema. Quant au colonel PUREN, dont les promesses non-tenues étaient à l'origine des difficultés, il quitta Stanleyville aux commandes du Piper Aztec avec deux blessés portugais pour aller chercher « des renforts » en Angola.

Un autre appareil abandonna la ville assiégée le 11 juillet, le C-47 FATAc 9T-PKJ chargé de blessés, des membres du WIGMO et de deux équipages belges. Leurs gardiens furent persuadés de dérouter le bimoteur vers l'Angola, plutôt que de suivre le colonel SCHRAMME. Leur odyssée ne passa pas inaperçue et sonna le glas de l'assistance de la Force Aérienne belge, dont les membres abandonnèrent BAKA, le colonel ONGENA quittant le Congo en dernier.

Le repli des mercenaires et de leur alliés katangais vers Punia se déroula presque sans combat sous la protection des T-28, car ils empruntèrent une voie secondaire et bloquèrent l'armée congolaise par la destruction des ponts.

GADEA opgeëist om ze naar Zuid-Rhodesië te evacueren. Men verwijderde de zetels uit de 9Q-CUL om plaats te maken voor de draagberies en de tanks werden met brandstof gevuld.

Piloot MONGE vloog zonder tussenlanding 2700 km in negen uur en landde in Kariba, waar ziekenwagens de gewonden naar het hospitaal voerden. Het vliegtuig werd in beslag genomen door de Rhodesische overheid en de bemanning werd met de arts van WGO naar Europa uitgewezen.

Na het vertrek van kolonel DENARD benoemde Jean SCHRAMME zichzelf als kolonel en nam de leiding van de belegerden. Zijn toestand verergerde nadien door de tegenaanvallen van het Kongolese leger DAT DE WEG NAAR Punia versperde en erin slaagde, de vrachtwagen M-36 met zijn ammunitie-reserve, een van zijn mitrailleur-jeeps en zijn unieke Ferret pantser te vernietigen.

## De aftocht

Op 8 juli werd de tweede bemanning van Air Congo onder bedreiging van gewapende mannen « verzocht » ammunitie te gaan ophalen in Punia, met het cargo-vliegtuig 9Q-CUH, waarvan de deur afgehaakt werd om het laden te vergemakkelijken. Toen het toestel terugkwam kon het omwille van het slechte weer en de beschieting door de Kongolezen niet landen in Stanleystad en aangezien het donker werd vloog piloot ALVAREZ, ancien van WIGMO, in de richting van Kigali. Hij kon de bewakers ervan overtuigen; de lading in het Kivumeer uit te gooien en zocht radiocontact met het Ruandese vliegveld. Het toestel werd er neergezet op de landingsbaan, die door autolampen verlicht werd, want het vliegveld was niet uitgerust voor nachtvluchten.

Zonder bevoorradingsmogelijkheid en sedert een week door het ANC bestookt, besliste kolonel SCHRAMME zich in zijn gebied van Maniema terug te trekken. En kolonel PUREN, zijn niet gehouden beloften lagen aan de oorsprong van heel wat moeilijkheden, hij verliet Stanleystad aan het stuur van de Piper Aztec met twee Portugese gewonden, om in Angola « versterkingen » te gaan halen.

Op 11 juli verliet een ander toestel de belegerde stad, de C-47 FATAc 9T-PKJ vol gewonden, leden van WIGMO en Belgische bemanningen. Men slaagde erin, hun bewakers ertoe over te halen, het tweemotorige toestel naar Angola af te leiden, veeleer dan kolonel SCHRAMME te volgen. Hun bewogen zwerftocht bleef niet onopgemerkt en kondigde het einde aan van de bijstand van de Belgische Luchtmacht, waarvan de leden BAKA achter zich lieten. Kolonel ONGENA was de laatste om Kongo te verlaten.

De terugtocht van de huurlingen en hun Katangese bondgenoten naar Punia verliep bijna zonder strijd, onder bescherming van de T-28 toestellen, want ze gebruikten zijwegen en blokkeerde het Kongolese leger door de bruggen te vernietigen.

Le colonel SCHRAMME isola son fief par des obstructions de routes et profita de ce répit pour reposer ses troupes. L'ANC mit trois semaines pour lancer une contre-offensive, mais elle trouva le nid vide, car le chef des révoltés avait résolu de reprendre Bukavu.

La ville lui permettrait d'évacuer vers le Rwanda les civils européens qui s'étaient mis sous sa protection, et il pouvait y résister plus aisément.

Ce chef-lieu de la province du Kivu dépendait de l'aérodrome rwandais de Kamembe pour ses liaisons aériennes et il fallut détruire deux T-28 avant d'abandonner Punia et leurs pilotes se retrouvèrent fantassins.

## L'arrivée des renforts

---

Malgré les embuscades, Bukavu fut atteint le 8 août 1967 et sa garnison fut mise en fuite. La ville était survolée par un Curtiss C-46 du WIGMO en vol d'observation pour l'ANC, il fut la cible des Katangais et dut se poser moteur en feu à Kamembe. Les troupes du colonel SCHRAMME s'installèrent en positions défensives sur les collines entourant la localité et MONGA, promu colonel, forma un gouvernement de salut public et lança la guerre des ondes sur radio Bukavu.

Cinq jours plus tard, le colonel PUREN réapparaissait avec le Piper Aztec, dont le commandant BRACCO, ancien de l'AVIKAT et du WIGMO retrouvé en Angola, avait pris les commandes. Aucune avenue de Bukavu ne convenant pour un atterrissage, il résolut de se poser sur le lac Kivu. Ils furent secourus en canot automobile et l'avion coula aussitôt.

Amenés au P.C. du colonel SCHRAMME, les occupants de l'appareil lui promirent des renforts et préconisèrent la construction d'une piste de fortune. Elle fut construite sur l'ancien golf de la ville par des engins de chantier et à défaut d'aviation, le colonel PUREN fut chargé de la défense aérienne avec quelques mercenaires anglophones, bien que l'ANC, fortement handicapée par le renvoi du personnel étranger, soit restée absente du ciel.

La situation était pire au sein des escadrilles de transport et un équipage congolais qui tentait de prendre les commandes d'un C-47 à Ndjili dut se poser en catastrophe à cinquante kilomètres de Brazzaville, au Congo ex-français.

A Ndolo, les moniteurs italiens achevaient l'écolage sur T-28 des meilleurs pilotes congolais, dont les instructeurs de la 133ème escadrille et des membres de la 2ème promotion rentrés d'Italie.

Kolonel SCHRAMME zonderde zijn hoofdkwartier af door verstopping van de wegen en benutte deze adempauze om zijn roepen wat rust te gunnen. Het ANC had drie weken nodig om een tegenoffensief te lanceren, maar vond alleen een leeg nest, want de chef van de opstandelingen had besloten, Bukavu te heroveren. De stad zou hem toelaten, de Europese burgers, die zijn bescherming hadden gevraagd, naar Ruanda te evacueren, waar hij gemakkelijker weerstand kon bieden. Deze Hoofdstad van de provincie Kivu hing voor haar luchtverbindingen af van het Ruandese vliegveld van Kamembe en alvorens men Punia kon verlaten moest men twee T-28 toestellen vernietigen. Hun piloten werden gewone infanteristen.

## Aankomst van de versterkingen

---

Niettegenstaande de hinderlagen bereikte men Bukavu op 8 augustus 1967 en het Bukavu garnizoen werd op de vlucht geslagen. De stad werd overvlogen door een Curtiss C-46 van WIGMO in observatievlucht voor het ANC, maar de Katangezen namen het toestel als doelwit en de Curtiss moest met brandende motor landen in Kamembe. De troepen van kolonel SCHRAMME bezetten defensieve stellingen op de heuvels rond deze plaats en MONGA, bevorderd tot kolonel, vormde een «openbaar heil» regering en lanceerde een golvenoorlog op radio Bukavu. Vijf dagen later verscheen kolonel PUREN opnieuw met de Piper Aztec met aan de stuurknuppel commandant BRACCO, de in Angola weergevonden ancien van AVIKAT en WIGMO. Aangezien geen enkele laan van Bukavu geschikt was voor een landing besloot BRACCO op het Kivumeer te landen. Ze werden ter hulp gesneld met automobielkano en het vliegtuig zonk onmiddellijk. De inzittenden van het toestel werden naar de commandopost van kolonel SCHRAMME gevoerd, ze beloofden hem versterkingen en gaven als aanbeveling, een voorlopige landingsbaan aan te leggen. Dit gebeurde op het vroegere golfterrein van de stad dank zij de tuigen op de werf en bij gebrek aan vliegwezen werd kolonel PUREN met enkele Engelstalige huurlingen belast met de luchtverdediging, hoewel het ANC, fel gehandicapt door de terugzending van het buitenlandse personeel, helemaal niet te bespeuren was in de lucht. Het ging er nog erger aan toe in de transportescadrilles en een Kongolese bemanning, die in Ndjili trachtte een C-47 te veroveren, moest in catastrofe landen in Brazzaville, in ex-Frans Kongo.

In Ndolo beëindigden de Italiaanse instructeurs de scholing op T-28 van de beste Kongolese piloten, waarvan de instructeurs van het 133ste smaldeel en leden van de 2de promotie, uit Italië teruggekomen.

## L'offensive aérienne

---

Les aviateurs congolais furent jugés opérationnels le 19 août 1967 et six d'entre eux s'envolèrent avec leur appareil vers Albertville, tandis que le général MASSIALA, chef du 5ème Groupement du Kivu, dont les bataillons se cassaient les dents sur les défenses de la ville, fut averti par radio du début de l'offensive aérienne. Elle débuta le 23 août suivant, mais les pilotes, prudents, ne descendirent pas en dessous de 4000 pieds et leurs rafales se perdirent dans le lac ou au Rwanda. Au retour de sa première mission de guerre, le lieutenant IPOMA, muté de la 133ème escadrille, s'écrasa près de la base d'Albertville et se tua. Au cours des raids suivants, la DCA des défenseurs se montra très agressive et trois appareils furent touchés, dont deux purent se poser à Kamembe.

Aucun T-28 ne rôdait sur la ville le 1er septembre 1967, lorsque le C-47 volé à la FATAc et bourré de munitions par les Portugais se présenta, train sorti, dans le ciel de Bukavu. Léon LIBERT se posa sur la piste, mais son copilote avait omis de verrouiller le train et l'avion s'affaissa, puis glissa sur son ventre sans exploser, freiné par la terre meuble. Ce fut une chance, car le bimoteur, trop chargé, aurait eu besoin d'une piste plus longue. L'épave, vidée de sa cargaison, servit de cible aux T-28 déchaînés et dès ce moment, tout avion civil ou militaire aperçu dans le ciel fut considéré comme ennemi par les pilotes congolais.

Les appareils d'Air Congo refusèrent d'atterrir à Kamembe, tandis que les appareils de transport de la FAC détournaient leur vol de la ville assiégée. Un second C-46 fut perdu le 4 septembre, abattu par les pilotes de T-28 Trojan qui le prirent pour un bombardier ennemi venu attaquer l'ANC à Goma.

Le 22, Jack MALLOCH se présenta avec son DC-4 au dessus de Bukavu et largua 54 containers de munitions. Poursuivi par les traçantes des monomoteurs de chasse, son pilote disparut pour ne plus revenir ; il trouva plus intéressant de ravitailler le Biafra pour le compte du SDECE ...

## Retour des pilotes mercenaires

---

Depuis son PC de Goma, le général MASSIALA se plaignit au Q.G./ANC de l'inefficacité de la chasse, qui avait attaqué ses propres troupes à plusieurs reprises. Une mission d'aide américaine améliora les liaisons radio sol-air et cinq T-28 supplémentaires furent basés à l'aérodrome de Goma, bien plus proche de Bukavu. L'aviation reprit ses attaques contre la ville sans améliorer ses résultats. Pressé d'en finir, le président MOBUTU décida de réengager des pilotes étrangers et les attaques se firent plus précises. Malgré de subtils arrangements par radio entre BRACCO et certains

## Het luchtoffensief

---

De Kongolese vliegers werden op 19 augustus 1967 als operationeel beoordeeld en zes van hen vlogen met hun toestel naar Albertstad, terwijl generaal MASSIALA, hoofd van de 5de Groepering van Kivu, waarvan de bataljons het uiterst moeilijk hadden om de stad te verdedigen, per radio op de hoogte gebracht werd van het begin van het luchtoffensief. Dit startte op 23 augustus daaropvolgend, maar de piloten waren voorzichtig en vlogen niet lager dan 4000 voet en hun kogelregens gingen verloren in het meer of in Ruanda. Bij terugkeer uit zijn eerste oorlogsopdracht vloog luitenant IPOMA, overgeplaatst van het 133ste smaldeel, zich te pletter dicht bij de basis van Albertstad, waarbij hij de dood vond. In de loop van de volgende raids bleek de DCA van de verdedigers erg agressief en drie toestellen werden geraakt, waarvan twee erin slaagden in Kamembe te landen.

Op 1 september vloog geen enkele T-288 over de stad, toen de C-47, die van de FATAc gestolen en door de Portugezen vol ammunitie geladen was, zich met neergelaten landingsgestel in de lucht van Bukavu aanbood. Leon LIBERT landde op de baan, maar zijn copiloot had vergeten het landingsgestel te vergrendelen en het vliegtuig zakte door, gleed op zijn buik maar ontplofte niet, want het werd afgeremd door de losse grond. Dat was nog een geluk, want het superzwaar geladen tweemotorige toestel zou een langere baan nodig gehad hebben. De lading werd uit het vliegtuig «wrak» gehaald, dat als doelwit diende voor de ontketende T-28 en vanaf dit ogenblik werd elk vliegtuig, burgerlijk of militair, dat in de lucht opgemerkt werd, door de Kongolese piloten als vijandig beschouwd. De toestellen van Air Congo weigerden in Kamembe te landen, terwijl het transportvliegtuig van de FAC zich verwijderd hielden van de belegerde stad. Een tweede C-46 ging verloren op 4 september, neergeschoten door de piloten van de T-28 die dachten dat het hier ging om een vijandelijke bommenwerper, die het ANC in Goma ging aanvallen. Op de 22ste bood Jack MALLOCH zich boven Bukavu aan met zijn DC-4 en hij dropte er 54 ammunitiecontainers. Het toestel werd vervolgd door de kogels van de eenmotorige jachtvliegtuigen en de piloot verdween zonder ooit terug te keren: hij vond het interessanter Biafra te bevoorraden voor rekening van de SDECE ...

## Terugkeer van de huurlingen-piloten

---

Vanuit zijn commandopost van Goma ging generaal MASSIALA bij het Hoofdkwartier van het ANC klagen over de ondoeltreffendheid van de jachtvliegers, die zijn eigen troepen al herhaald hadden aangevallen. Een Amerikaanse hulpmissie verbeterde de grond-lucht radioverbindingen en vijf bijkomende T-28 werden toegewezen aan de basis Goma, heel wat

aviateurs qu'il connaissait, les attaques devinrent plus coûteuses pour les assiégés et le P.C. de SCHRAMME fut attaqué à la roquette par des pilotes cubains moins amicaux.

A court de munitions, le colonel SCHRAMME se replia au Rwanda le 3 novembre 1967 avec ses hommes, sous la protection de la Croix-Rouge, et fit rendre les armes à la garde nationale. Après quelques mois d'internement, le colonel MONGA et les Katangais furent livrés à l'ANC et promis au massacre, tandis que les mercenaires regagnaient l'Europe. Entretiens, la FAC avait subi de nouveaux changements et le colonel Albert TUKUZU avait été muté à BAKA le 23 septembre pour y prendre le commandement du 2ème Groupement aérien.

La base connaissait peu d'activités depuis le départ des membres de la FATAAC, et seule une équipe de maintenance du WIGMO occupait ses installations aériennes.

Son remplacement à la tête du 27ème groupement Aérien fut le colonel Léonard LOSSO revenu en grâce, qui aménagea dans les bâtiments de l'ex-Avimil abandonnés par les Américains à Ndjili. Du 26 au 31 octobre 1967, l'école de pilotage de Ndolo connut des heures d'allégresse, car quinze élèves-pilotes congolais avaient décollé pour la première fois en vol solo sur monomoteur Piaggio P-148 et surtout, étaient revenus à leur base pour se poser sans casser du bois !

Entrés le 15 mai sans aucune connaissance en aviation, ces candidats pilotes (au nombre de 32 à l'origine) avaient débuté leur apprentissage par deux mois de cours théoriques, puis avaient entamé la partie pratique de l'écologie le 20 juillet suivant. Après l'obtention de leur brevet de pilotage élémentaire, ils devaient compléter leur formation de pilote durant deux ans en Italie.

## Derniers T-28

Trois monomoteurs T-28 Trojan furent déchargés en caisse le 2 décembre 1967 au port de Boma; il s'agissait d'un don des Américains à la FAC pour remplacer les appareils perdus lors de la révolte des mercenaires. Quatre techniciens de l'USAF se chargèrent de remonter ces appareils qui furent réceptionnés par le chef du 1er Groupement Aérien au cours d'une cérémonie militaire.

Le 16 avril 1968, le général BOBOZO offrit un cocktail en l'honneur du général PAPPALARDO, un nouveau chef d'une importante mission d'assistance technique de l'AMI. Il remplaçait le colonel CONTI, car l'Italie avait largement augmenté son aide en vue de recréer une école de pilotage à BAKA.

Le ministère de la Défense Nationale lança le 25 septembre 1968 une nouvelle campagne de recrutement pour la FAC et obtint du gouvernement italien que deux de ses pilotes expérimentés aillent suivre des

dichter bij Bukavu. Het vliegwezen hernam zijn aanvallen op de stad zonder daarom betere resultaten te boeken. President MOBUTU wilde er absoluut een einde aan maken en besloot, de buitenlandse piloten opnieuw aan te werven en dan werden de aanvallen preciezer. Niettengenaande subtiele radio-afspraken tussen BRACCO en sommige vliegers die hij kende, vielen de aanvallen duurder uit voor de belegerden en de commandopost van SCHRAMME werd door minder vriendschappelijke Cubaanse piloten met raketbommen aangevallen.

Bij gebrek aan ammunitie trok kolonel SCHRAMME zich op 3 november 1967 met zijn manschappen terug in Ruanda, onder bescherming van het Rode Kruis. Hij deed de wapens teruggeven aan de nationale garde. Na enkele maanden internering werden kolonel MONGA en de Katangezen aan het ANC overgeleverd, wat neerkwam op een belofte van moordpartij. De huurlingen gingen terug naar Europa. Intussen had de FAC nieuwe veranderingen ondergaan: kolonel Albert TUKUZU werd op 23 september overgeplaatst naar BAKA om er het bevel van de 2de Luchtgroepering over te nemen. De basis kende weinig activiteit sedert het vertrek van de leden van de FATAAC en alleen de onderhoudsploeg van WIGMO bezette de installaties van het vliegveld.

Sedert zijn vervanging aan het hoofd van de 2de Luchtgroepering was kolonel Leonard LOSSO weer in een goed blaadje gekomen en hij installeerde zich in de gebouwen van het voormalige Avimil, door de Amerikanen in Ndjili achtergelaten. Van 26 tot 31 oktober 1967 kende de vliegschool van Ndolo heerlijke dagen, want vijftien Kongolese leerling-piloten waren voor het eerst solo gestart op een eenmotorig toestel Piaggio P-148 en vooral, ze waren zonder Kleerscheuren op hun basis terug komen landen!

Zonder enige vliegkennis waren deze leerling-piloten (om te beginnen 32) op 15 mei aan hun leerschool begonnen met twee maanden theoretische lessen, nadien pakten ze op 20 juli daaropvolgend het praktische pilotagegedeelte aan na het verkrijgen van hun elementair pilotage-brevet moesten ze nog twee jaar hun pilootopleiding voortzetten in Italië.

## De laatste T-28

Drie eenmotorige T-28 Trojan toestellen werden op 2 december 1967 in kisten in de haven van Boma afgeladen; het was een geschenk van de Amerikanen aan de FAC ter vervanging van de toestellen, die bij de opstand van de huurlingen verloren gegaan waren. Vier technici van de USAF zorgden voor montage van deze toestellen, die in de loop van een militaire ceremonie opgeleverd werden door het hoofd van de 1ste Luchtgroepering.

Op 16 april 1968 bood generaal BOBOZO een cocktail aan, ter ere van generaal PAPPALARDO nieuwe chef van een belangrijke bijstandsmisssie van de AMI. Hij verving kolonel CONTI, want Italië had zijn steun voor de heroprichting van een pilotage school in BAKA gevoelig verhoogd.

De Minister van Landsverdediging lanceerde op 25 september 1968 opnieuw een aanwervingcampagne voor de FAC en verkreeg van de Italiaanse regering dat



cours à l'école de guerre aéronautique de Florence, afin d'améliorer les prestations de son aviation militaire.

Le lieutenant LENGA LENGA, commandant de bord sur bimoteur C-47, et le sous-lieutenant AZANGA, pilote de chasse sur T-28, furent choisis pour cette tâche. Ils avaient respectivement 4000 et 1700 heures de vol.

Un accident avait endeuillé la FAC le 5 août 1968 lorsque l'avion piloté par Crispin MWAMBI s'était écrasé dans la région de Kwamouth.

En novembre 1968, le Burundi promit sa coopération pour lutter contre la contrebande d'armes qui continuait d'alimenter les derniers maquis rebelles, dont celui de Howa-Bora, dirigé par Laurent KABILA, revenu récemment sous les feux de l'actualité en renversant le président MOBUTU.

La FAC participa à une démonstration aérienne à Bujumbura avec quatre C-47 chargés de parachutistes, et quatre T-28 Trojan. Durant le vol de retour vers la base d'Albertville, les Trojan survolèrent la vallée de la Ruzizi et le massif de l'Itombwe, où les Simbas restaient actifs.

Ces monomoteurs demeuraient avec les T-6 Harvard les principaux moyens d'appui tactique de la Force Aérienne qui comptait un nombreux personnel étranger. Les deux derniers NA T-28 Trojan fournis par le canal du MAP furent remis le 25 février 1969 par le colonel BOIS VERT, attaché militaire US, au major KABWE, assurant le commandement par intérim du 1er groupement Aérien (le colonel LOSSO avait été nommé attaché militaire à Rome).

Au total, plus de trente appareils T-28 servirent au sein de la FAC, avant d'être remplacés progressivement par les Macchi MB-326. La plupart des appareils déclassés furent revendus sur le marché d'occasion et certains rachetés par des civils, volèrent ensuite aux Etats-Unis ou au Canada.

FIN

Deux van zijn meest ervaren piloten cursussen zouden gaan volgen in de luchtvaart krijgsschool van Firenze, om de prestaties van zijn militair vliegwezen verbeteren. Luitenant LENGA LENGA, boordcommandant op tweemotorige C-47 en onderluitenant AZANGA, jachtpiloot op T-28 werden uitverkoren voor deze taak. Ze hadden respectief 4000 en 1700 vluchten op hun boekje. De FAC moest op 5 augustus 1968 een ongeval betreuren, toen het vliegtuig met piloot Crispin MWAMBI te pletter vloog in de streek van Kwamouth.

In november 1968 beloofde Burundi medewerking om te strijden tegen de wapensmokkel, die verder zorgde voor bevoorrading van het laatste rebellenverzet, waarbij dat van Howa-Bora, onder leiding van Laurent KABILA, die nu onlangs opnieuw in de actualiteit kwam door president MOBUTU te doen vallen.

De FAC nam deel in een vliegdemostratie in Bujumbura, met vier met valschermspringers geladen C-47 en vier T-28 Trojans. Bij hun terugkeer naar basis van Albertstad overvlogen de Trojans de Ruzizivallei en het massief van de Itombwe, waar de Simbas actief bleven.

Samen met de T-6 Harvard betekenden deze eenmotorige vliegtuigen de belangrijkste tactische steunmiddelen van de Luchtmacht, die talrijke buitenlandse personeelsleden in dienst had. De laatste NA T-28 Trojan, via de MAP geleverd, werden op 25 februari 1969 door kolonel BOIS VERT, militair US attaché, overhandigd aan majoor KABWE, commandant ad interim van de 1ste Luchtgroepering (kolonel LOSSO was tot militair attaché in Rome benoemd).

Alles samen dienden meer dan dertig T-28 toestellen in de FAC, alvorens geleidelijk te worden vervangen door de Macchi MB-326. De meeste van de gedeclasseerde toestellen werden op de tweedehandsmarkt doorverkocht en sommigen werden door particulieren aangekocht om vervolgens in het luchtruim van de Verenigde Staten of in van Canada te evolueren.

EINDE

Met dank aan Gil VAN DEN BROECK voor de vertaling.



# Les Brewster Buffalo de l'Aéronautique Militaire belge

Au début de l'année 1940, le gouvernement belge passa commande aux Etats-Unis, de 40 exemplaires du Brewster 339B, version d'exportation des F2A-2 Buffalo en service dans l'US Navy. A la suite des événements de mai 1940, ces appareils ne purent être livrés.

Grâce à un article paru dans le numéro 66 de septembre 1998 de la revue « avions », nous avons pu retrouver la trace de six d'entre eux.

Le 1er juin 1940, le porte-avions Béarn de la Marine française qui, compte tenu de ses performances plus que modestes, vient d'être affecté à des tâches sans gloire, mais essentielles de transport d'aviation, arrive à Halifax au Canada. Il en appareille le 16 à destination de Brest après avoir embarqué une importante cargaison d'appareils de fabrication américaine, soit 44 Curtiss CW-77, 17 Curtiss H-751, 25 Stinson 105 et 6 Brewster 339B destinés à l'Aéronautique Militaire belge, qui portent les numéros de série 2, 3, 4, 5, 8 et 9.

Le 20 juin, devant l'avance foudroyante des troupes allemandes, le bâtiment reçoit l'ordre de se dérouter sur la Martinique. Il arrive à Fort-De-France dans la journée du 27, c'est à dire deux jours après l'entrée en vigueur de l'armistice. Le déchargement des avions est entrepris dès l'arrivée. 38 des CW-77 sont mis à terre et conduits sur un terrain vague entouré de plantation de cannes à sucre situé à 2 km environ à l'est du port, au lieu-dit « la Pointe des Sables ». Cet emplacement qui descend en pente douce jusqu'au Cohé (baie) du Lamentin, est le seul espace relativement dégagé disponible à proximité de la capitale de la Martinique. Il se révèle pourtant trop exigü pour permettre le stockage de la totalité des appareils et, de plus, son accès s'avère particulièrement malaisé. Des travaux d'agrandissement et d'aménagement d'une route sont en conséquence immédiatement entrepris.

Les 6 Brewster belges sont aussi débarqués, mais en attendant l'aménagement de la Pointe des

Sables, ils vont temporairement demeurer parqués sur l'un des quais du port.

Depuis la signature de l'armistice, les relations franco-américaines dans la Caraïbe ne sont pas au « beau-fixe ». Bien qu'officiellement neutres, les Américains ne voient en effet pas d'un très bon œil les Antilles françaises inconfortablement proches de leurs côtes, risquer de se transformer en base avancée pour les puissances de l'Axe. Le 25 juillet 1940, le Département d'Etat américain convoque l'attaché naval auprès de l'ambassade de France à Washington et parmi d'autres exigences relatives aux bâtiments de guerre, lui demande formellement la revente aux fournisseurs US des appareils stockés en Martinique et en Guadeloupe. Cette demande est réitérée et officialisée par un mémorandum du 6 août du contre-amiral Greenslade à l'amiral Robert, Haut-commissaire du gouvernement aux Antilles. Dans sa réponse, Robert précise que cette demande

ne peut être acceptée car elle est contraire à l'une des clauses des conventions d'armistice, mais il fait par ailleurs remarquer qu'ainsi qu'à pu le constater l'amiral Greenslade lui-même :

- Tous les appareils sont stockés à terre, où par manque d'aérodrome, ils sont de fait inutilisables ;
- Les appareils ne peuvent être utilisés à artir du Béarn ;
- L'absence d'abri et d'entretien sérieux laisse à penser que compte tenu des con-



Sur le pont du Béarn, en pleine mer, les 6 Brewster Buffalo destinés à l'Aéronautique Militaire belge  
Photo Conan, collection Morureau

- ditions climatiques, les appareils seront très rapidement rendus inutilisables ;
- Les autorités américaines acceptent ces conditions.

Au début du mois de septembre, les travaux d'agrandissement de l'aire de stockage de la Pointe des Sables étant terminés, tous les appareils encore parqués sur le port, dont les Brewster belges, y sont amenés et on procède au démontage de l'armement, des installations radio et de la plupart des instruments de bord.



Photographié devant l'un des Brewster, le LV Lainez en compagnie d'un journaliste américain.  
Photo : collection Morareau

A la fin du mois d'octobre 1940, une délégation d'officiers de l'US Navy, composée du Commander Blankenship et du lieutenant Mead est autorisée par l'amiral Robert à inspecter les avions parqués à la Pointe des sables. Dans leur rapport, les deux officiers constatent qu'en 4 mois l'état des appareils, qui n'ont d'autres protection que les bâches de moteur et de poste de pilotage qui constituent leur équipement individuel, s'est déjà considérablement dégradé. Cette dégradation est notamment visible sur les parties entoilées des empennages et voilures exposées aux éléments et sur les hélices qui ne font l'objet d'aucune protection spécifique et

qui sont déjà pour la plupart, piquées et corrodées.

Le 22 octobre précédent, l'amiral Robert reçu de l'amiral Dralon une note secrète définissant sa conduite à tenir dans le cas probable d'une entrée en guerre des Etats-Unis aux côtés de la Grande Bretagne. Cette note concerne principalement les navires de guerre pour lesquels un appareillage vers Casablanca ou Dakar est prévu. Mais il est précisé par ailleurs que « si au cours de cette manœuvre le combat leur est imposé, ils

*devront combattre jusqu'à l'extrême limite et se saborder plutôt que de tomber aux mains de l'adversaire ».*

Le cas des appareils stockés à la Pointe des Sables est également traité, mais de manière plus lapidaire ; ceux qui ne pourront être utilisés en opération devront être détruits.

C'est au lieutenant de vaisseau Lainez, débarqué du Béarn et affecté à l'Etat-Major de la Marine aux Antilles à qui, en tant qu'officier Aéro, revient la délicate mission de préparer le sabotage des appareils. En principe, pour ce genre d'opérations, on utilise des charges explosives dispo-

sées en des points vitaux des cellules. Mais la marine ne possède aucun stock d'explosif aux Antilles et Lainez est bien obligé de trouver un palliatif. Il fait donc installer dans chacun des fuselages un bûcher, composé d'une caisse contenant des chiffons huilés et autres matières facilement inflammables. Comme il n'existe pas non plus sur l'île de système de mise à feu, celle-ci devra se faire le cas échéant, à l'aide d'une simple boîte d'allumettes.

A la Pointe des Sables l'état des appareils toujours exposés aux éléments se dégrade de plus en plus. Cette situation est aggravée du fait que par manque de

personnel qualifié, le minimum d'entretien qui était jusqu'alors réalisé a dû être pratiquement abandonné. Ainsi le brassage des hélices qui était en principe effectué tous les jours n'est plus assuré qu'épisodiquement, ce qui entraîne par voie de conséquence, le « serrage » de la plupart des moteurs.

Le 7 décembre 1941, Pearl Harbour est attaqué par la flotte impériale japonaise et le 11, l'Allemagne et l'Italie déclarent la guerre aux Etats-Unis. Neutre depuis le début des hostilités en Europe, la grande puissance américaine est maintenant alliée de la grande Bretagne. Du coup, le risque de voir les Antilles françaises devenir une base avancée des forces de l'Axe revient à l'ordre du jour.

Dans l'ignorance de la conduite que vont tenir les responsables français à Fort-De-France, face à ce nouveau contexte, plusieurs scénarios d'interventions armées sont envisagés. Dans chacun des cas, il est systématiquement prévu la destruction des machines stockées à la Pointe des sables par bombardement aérien, les appareils attaquants devant être un « mixed bag » USAAF et USN provenant d'Antigua et de Sainte Lucie. A la fin de l'année, constatant finalement que leurs craintes étaient sans fondement, les autorités américaines abandonnent l'idée d'une intervention militaire.

## Les destructions

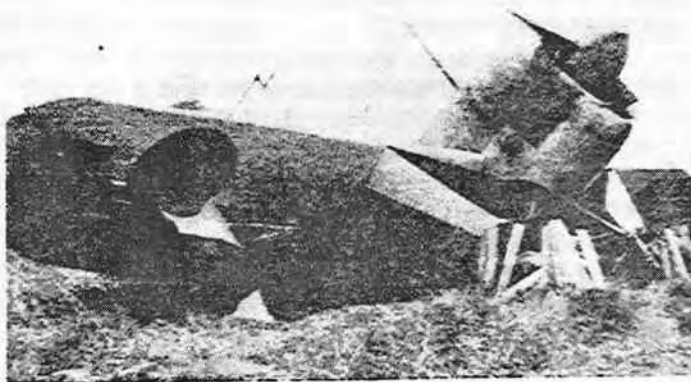
Le 19 avril 1942, à Vichy, le maréchal Pétain rappelle Pierre Laval comme président du conseil. Pour le gouvernement américain, cela le peut que signifier qu'une collaboration encore plus étroite entre l'état français et les puissances de l'Axe et qu'en conséquence, le risque de voir les Antilles leur servir de base avancée revient à l'ordre du jour. Le 9 mai, une délégation US composée de l'amiral Hoover et du sénateur Samuel Reber débarque à Fort-De-France et est reçue par

par l'amiral Robert. Les deux émissaires sont en fait porteur d'un véritable ultimatum dans lequel, entre autres mesures, sont exigées la mise hors service immédiate des bâtiments militaires et la cession des navires de commerce immobilisés aux Antilles.

L'amiral Robert obtient un délai pour pouvoir consulter son gouvernement, mais en parallèle, et en prévision d'une intervention militaire américaine sur la colonie, il complète son maigre dispositif de défense. Les réservistes disponibles sur le territoire sont rappelés et les compagnies de débarquement du Béarn, de l'Emile Bertin et du croiseur auxiliaire Barfleure sont mises à terre. Des mesures similaires sont prises en Guadeloupe où se trouve toujours la Jeanne d'Arc. De son côté, l'US Navy organise une démonstration de force dans les eaux proches de la Martinique. Le croiseur USS Memphis accompagné de nombreux destroyers croise dans les parages de la colonie et Fort-De-France est journellement survolé par des

stockés, commet une erreur dans l'ordre d'ouverture des enveloppes relatives aux ordres d'alerte et fait entreprendre

empenages et moteurs ont presque tous été épargnés. (Les moteurs et les hélices des chasseurs Curtiss seront



Un des Brewster saboté

immédiatement les destructions en mettant à feu les bûchers installés dans les fuselages.

Les volutes de fumée provoquées par les incendies sont visibles de Fort-De-France, et l'alerte est donnée. Le LV Lainez accompagné d'autres officiers de l'état-major se précipitent à la Pointe des Sables et parvient à

embarqués sur le Barfleure et arriveront à Casablanca le 12 juillet suivant).

Le 8 novembre 1942, les forces anglo-américaines débarquent au Maroc et en Algérie. Quelques jours plus tard, les troupes allemandes envahissent la zone Sud de la France et le 27 novembre la flotte française se saborde à Toulon. La très relative indépendance dont disposait encore le gouvernement français dit «de Vichy» n'existe plus.

L'amiral Robert refusera de se rallier au Comité français de la libération nationale qui s'était installé à Alger et le 15 juillet 1943, il embarquera sur le terrible qui le débarquera le lendemain à Porto-Rico où il sera rapatrié vers la France via le Portugal.

Le 17 juillet 1943, le capitaine de vaisseau Benech qui vient d'être nommé commandant de la marine demande un état des lieux. Il en ressort que parmi les équipements récupérables, il y a les 6 moteurs Wright R1820-G105A des Brewster.

## Post script

Le mystère reste entier sur la façon dont fut réglé le problème des Brewster entre les gouvernements français et belge. Ce dernier en a-t-il demandé le remboursement après la guerre ? La France a-t-elle demandé de son côté des «frais de location et de gardiennage ?

Auteur : Lucien MORAREAU



A l'avant-plan, deux des Brewster belges

appareils de reconnaissance provenant de Porto-Rico.

Le 12 mai, l'amiral Robert estimant qu'une intervention armée américaine est imminente, met en alerte maximum l'ensemble des forces maritimes et terrestres placées sous ses ordres, et c'est dans ce contexte difficile que se produit un incident navrant.

A la Pointe des Sables, l'officier marinier responsable du gardiennage des appareils

faire arrêter les sabotages, mais il est déjà trop tard et le mal est fait.

Le bilan de cet acte inconsidéré est lourd : les 15 Curtiss H-751 sont détruits ou gravement endommagés, de même que deux des Brewster (N° 5 et 8) et 15 des CW-77.

Du fait de la manière dont ont été réalisées les destructions, les appareils ont pour la plupart subis les mêmes dégâts : incendie, puis cassure de la partie centrale du fuselage. Par contre les voilures,

# Jan Olieslagers

---

Tout le monde, dans le milieu de l'aviation, a entendu parler de Jan Olieslagers, le "Diable anversoï" qui fit tant pour l'aviation en général et pour l'aéroport d'Anvers en particulier.

Il semble que sa carrière militaire est moins bien connue.

Lorsque la première guerre mondiale éclate, Jan Olieslagers télégraphie au ministre de la Guerre de l'époque: "*Suis à la disposition de mon Roi et de la Patrie avec mes avions (trois Blériots construits lui-même) auto et personnel*".

Avec Jan il faut aussi mentionner le nom de ses deux frères, Jules et Max, engagés volontaires à l'Aéronautique militaire. Le premier, mécanicien de Jan et le second, également pilote.

Jan entra officiellement en service à l'Aéronautique militaire le 1er août 1914 avec le numéro matricule 22.222.

Sa carrière se déroula comme suit:

- caporal le 4 août 1914
- sergent le 13 août 1914
- 1er sergent le 1er octobre 1914
- admis dans le cadre des officiers-auxiliaires pour la durée de la guerre en application de l'Arrêté royal du 15 août 1914 et confirmé par la Décision ministérielle du 18 mars 1915.
- Admis dans le cadre de l'Aéronautique militaire par Décision ministérielle du 18 mars 1915 et promu sous-lieutenant dans le cadre des officiers-auxiliaires du Génie à la date du 18 mars 1915, par Arrêté royal du 9 novembre 1918.
- Promu lieutenant pour la durée de la guerre à la date du 30 juin 1917 par Arrêté royal du 9 novembre 1918.
- Placé en congé sans solde le 29 septembre 1919.
- Admis dans le cadre de la réserve avec le grade de lieutenant par Arrêté royal numéro 8553 du 29 décembre 1920.
- admis à la pension le 1er mars 1923 par Arrêté royal numéro 15739.

Avant d'entamer sa carrière d'aviateur militaire, Jan appartient à la Position Fortifiée d'Anvers (PFA). En 1917, il vole à la 1ère escadrille qui devint plus

Iedereen heeft al wel gehoord van Jan Olieslagers, de "Antwerpse Duivel" die zoveel gedaan heeft voor de luchtvaart in het algemeen en voor de Antwerpse luchthaven in het bijzonder.

Minder gekend echter is Jan zijn militaire loopbaan

Bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog telegrafeerde Jan Olieslagers naar de toenmalige Minister van oorlog: "*Ben ter beschikking van mijn Koning en Vaderland met mijn vliegtuigen ( drie zelfgebouwde Blériots), auto en personeel*".

Samen met Jan meldden zich ook zijn broers Jules en Max als vrijwilligers bij het Militair Vliegwezen: de eerste als Jan's mekaniëker, de tweede als piloot.

Jan werd officieel bij het Militair Vliegwezen in dienst genomen op 1 augustus 1914 met het stamnummer 22.222.

Zijn militaire loopbaan verliep als volgt:

- korporaal op 4 augustus 1914.
- sergeant op 13 augustus 1914.
- 1ste sergeant op 1 oktober 1914.
- aangesteld in de hoedanigheid van aanvullingsofficier voor de duur van de oorlog in uitvoering van het Koninklijk Besluit van 15 augustus 1914, bij Ministerieel Besluit van 18 maart 1915.
- aangeduid voor het Militair Vliegwezen bij Ministerieel Besluit van 18 maart 1915 en aangesteld tot de graad van aanvullingsonderluitenant der Genie op datum van 18 maart 1915 bij Koninklijk Besluit van 9 november 1918.
- aangesteld tot de graad van luitenant voor de duur van de oorlog, op datum van 30 juni 1917, bij Koninklijk Besluit van 9 november 1918.
- met verlof zonder soldij op 29 september 1919.
- opgenomen in het reservekader met de graad van luitenant bij Koninklijk Besluit nummer 8553 van 29 december 1920.
- gepensioneerd op 1 maart 1923 bij Koninklijk Besluit nummer 15739.

In de schoot van het Militair Vliegwezen behoorde Jan Olieslagers in 1914 tot de PFA of Position Fortifiée d'Anvers. In 1917 vloog hij bij het 1ste Smaldeel, dat

tard la 9ème escadrille. Elles avaient toutes les deux le chardon écossais comme emblème.

En 1919 il fut muté à la 6ème Escadrille de Reconnaissance dont l'emblème était une abeille.

Pendant les années de guerre Jan Olieslagers fut cité plusieurs fois à l'Ordre du jour de l'Armée belge et à celui de la Première Armée française. Il était détenteur de plusieurs distinctions honorifiques belges et étrangères: Chevalier de l'Ordre de Léopold, Croix de guerre belge, Croix de l'Yser, Croix de feu, Médaille des volontaires de guerre 1914-1918, Croix de guerre française, Chevalier de la Légion d'honneur, Ordre russe de Saint Stanislas et Médaille d'or serbe. Ces distinctions lui avaient été attribuées en récompense de son courage, de son audace et de l'énergie dont il fit preuve en tout temps.

Durant les quatre années du conflit Jan exécuta 518 missions de guerre et participa à 97 combats aériens. Il remporta six victoires confirmées plus un certain nombre de non confirmées (selon certaines sources 22). Mais comme ces victoires devaient être confirmées par des postes d'observation situés dans les lignes amies, on admet que le nombre reconnu est plus élevé. Il fut aussi le premier pilote belge à remporté une compétition aérienne à Oudstuyvekenskerke le 12 septembre 1915.

Il vola sur Nieuport N10 et Nieuport N11 Bébé, Sopwith Camel et Hanriot-Dupont HD1.

Jan fut victime de plusieurs accidents ce qui n'est pas étonnant vu la fiabilité précaire des machines et des moteurs de l'époque et ce malgré la grande compétence des mécaniciens. Le premier survenu le 5 janvier 1915, lui occasionna des blessures à la jambe et au bras gauche ainsi qu'à la cage thoracique. Après un autre accident, il resta plusieurs jours inconscient à l'hôpital de Beveren.

Jan était aussi un spécialiste de la mitrailleuse Lewis. Il lui apporta des améliorations et effectua plusieurs voyages à Londres afin de rester en contact étroit avec l'inventeur américain de l'arme.

Les modifications qu'il apporta à cette mitrailleuse pour les avions de chasse furent adoptées par l'Aéronautique militaire.

*Jan Olieslagers fut, le 12 mai 1937, l'un des huit fondateurs des Vieilles Tigres Belges, aujourd'hui, Vieilles Tigres de Belgique.*

D'après un article paru dans Aeronews of Belgium 25/6 - novembre/décembre 1998, sous la signature de M. Janssens.

later het 9de Smaldeel werd. Beide hadden als embleem de Schotse Distel.

In 1919 werd hij overgeplaatst naar het 6de Smaldeel Verkenning met een "bij" als embleem.

Tijdens de oorlogsjaren werd Jan Olieslagers verschillende malen vermeld in de Dagelijkse Orders van het Belgisch Leger en in deze van het 1ste Franse Leger. Hij was ook drager van talrijke Belgische en buitenlandse onderscheidingen, waaronder Ridder in de Leopoldsorde, het Belgisch Oorlogskruis, het Kruis van de Ijzer, het Vuurkruis, de Medaille van Oorlogsvrijwilliger 1914-1918, het Frans Oorlogskruis, Ridder in het Frans Erelegioen, de Russische Orde van Sint Stanislas en de Servische Gouden Medaille. Hij had deze vooral te danken aan zijn moed, stoutmoedigheid en energie die hij ten allen tijde toonde.

Tijdens de vier oorlogsjaren maakte Jan 518 vluchten tegen de vijand en nam hij deel aan 97 luchtgevechten. In totaal behaalde hij zes officieel bevestigde overwinningen plus een aantal (volgens sommige bronnen 22) niet bevestigde. Maar omdat de neergehaalde vliegtuigen door een waarnemingspost langs de zijde van de bevriende troepen moesten bevestigd worden, is het duidelijk dat het aantal overwinningen van Jan Olieslagers beduidend hoger lag dan de zes bevestigde. Hij was de eerste Belgische piloot die een luchtoverwinning behaalde, dit op 12 september 1915 bij Oudstuyvekenskerke. Tijdens de oorlog vloog hij ondermeer op Nieuport N10 en N11 Bébé, Sopwith Camel en Hanriot-Dupont HD1.

Jan maakte ook verschillende crashes, wat ondanks de uitstekende mekaniekers, wegens de staat van de toenmalige vliegtuigen en motoren niet eens verwonderlijk was. Bij de eerste werd hij op 5 januari 1915 gewond aan het linkerbeen, de linkerarm en het borstbeen. Na een andere lag hij verschillende dagen bewusteloos in het militair hospitaal van Beveren.

Jan was ook een specialist van de Lewis mitrailleur. Hij bestudeerde originele montages en bleef voortdurend in rechtstreeks contact met de Amerikaanse uitvinder, waarvoor hij verschillende trips naar Londen maakte. Zijn verbeteringen aan de opstelling van deze mitrailleur op de jachtvliegtuigen werden door de Militair Luchtvaart algemeen toegepast.

*Jan Olieslagers was, op 12 mei 1937, één van de achtse stichters van de "Vieilles Tigres Belges", vaandag, de "Vieilles Tigres" van België.*

Volgens een artikel verschijnt in Aeronews of Belgium 25/6 - november/december 1998, geschreven door M. Janssens.

# Le T-6

**Aucun autre avion au monde n'a été construit dans un si grand nombre de versions que le T-6. Appareil d'entraînement le plus répandu de son temps, ce monomoteur fut également utilisé à bien d'autres tâches: comme bombardier en piqué, comme chasseur, comme remorqueur de cibles, comme avion de course, de contrôle aérien avancé et d'épandage. Il fut en service à la Force Aérienne Belge de 1947 à 1960 comme avion d'entraînement. Certains furent armés pour être utilisés dans les flights appui-feu en Afrique.**

Il est difficile de trouver un nom générique qui convienne parfaitement, tant elle fut prolifique à cette vaste famille de monoplans métalliques solides et sûrs. En Suède, ces appareils furent connus sous la dénomination de SK14, au Japon sous celles de K10W et K5Y, alors qu'en Australie ils furent baptisés WIRRAWAY, en Grande-Bretagne HARVARD, en Espagne C6. En France, ce furent avant guerre les NAA-57 et, beaucoup plus tard, les T-6 - des dénominations telles que TEXAN ou SNJ, lorsqu'il s'agit de machines mises en oeuvre par l'Aéronavale, étant beaucoup moins usitées.

En comptant les modifications réalisées après guerre, mais en excluant toutefois des exemplaires uniques ou très particuliers, comme les avions de course ou les pseudo-Zero réalisés pour les besoins du cinéma, près de deux cents soixante versions de cet appareil furent réalisées.

Les origines de cette lignée remontent à une époque où le nom même de North American Aviation n'existait pas encore. La firme General Aviation de Dundalk, dans le Maryland, avait déjà mis au point les types GA-1 à GA-5 quand l'US Army fit savoir, à la fin de l'année 1934, qu'elle recherchait un nouvel avion-école destiné à assurer la seconde phase de formation des élèves-pilotes, après un premier

contact avec des appareils de moindre puissance. Le bureau d'études de cette société, dirigé par le vice-président J. Lee Atwood, produisit rapidement un monoplan à aile basse dont la structure était entièrement métallique, jusqu'au revêtement travaillant de la voilure, attaché par des rivets à têtes fraisées (le fuselage et les empennages restant toutefois entoilés). Le train d'atterrissage était fixe, le moteur étant un Wright R-975 Whirlwind de 400 ch, et les sièges du pilote et de l'instructeur étaient disposés en tandem dans des habitacles ouverts. L'appareil ne prit pas la désignation de GA-16, comme cela eût été logique, mais celle de NA-16, le constructeur venant en effet de changer de raison sociale.

Le NA-16 vola à Dundalk en avril 1935, avec l'immatriculation civile X-2080. A la base de Wright Field, les pilotes de l'US Army le préférèrent à ses concurrents et virent en lui le meilleur avion de transition, avant le passage sur avions d'armes. Ils réclamèrent toutefois un certain nombre de modifications, le prototype devenant le NA-18, équipé d'un habitacle fermé à verrières coulissantes. Le train d'atterrissage était à présent soigneusement caréné, le moteur étant un Pratt & Whitney R-1340 Wasp de 600 ch. Ainsi transformé, celui-ci fut par la suite vendu en Argentine, mais

dès la fin de 1935, l'US Army adopta l'appareil de North American Aviation, et le commanda à quarante-deux exemplaires sous la désignation de BT-9. Le constructeur s'installa alors en Californie, louant pour 600 dollars par an des installations sises à Inglewood.

Les BT-9 furent livrés aux couleurs des appareils d'entraînement, avec le fuselage peint en bleu, les ailes et les empennages en jaune de chrome, les marques de nationalité de l'époque étant portées sur le gouvernail de direction.

La plupart de ces avions qui présentaient des becs fixes à fente sur le tiers extérieur du bord d'attaque de l'aile et qui étaient dépourvus d'armement, furent utilisés pour la formation des pilotes. Les volets d'atterrissage s'abaissaient au moyen d'un système manuel qui forçait ces derniers à "pomper". C'était, semble-t-il, la première fois qu'un avion d'entraînement était doté de volets, une caractéristique qui devait se retrouver sur tous les dérivés de l'appareil de 1935. Le R-975 Whirlwind qui équipa la plupart des versions à train fixe, à l'exception des NJ-1 de l'US Navy et d'une petite série réalisée pour la Chine, avait un diamètre inférieur à celui du Pratt & Whitney Wasp, retenu pour les modèles, beaucoup plus nombreux, qui furent munis d'un train escamotable.

La visibilité vers l'avant était donc meilleure avec le Wright. Le train d'atterrissage était situé loin en avant du centre de gravité de l'avion, ce qui limitait le risque de mise en pylône. En



outre, sur la plupart des versions, le collecteur d'échappement se trouvait à l'avant du moteur et se prolongeait par un tuyau courant sur le côté droit du capot.

De nombreuses sous-versions, et notamment les appareils des deux premières commandes françaises, eurent les saumons d'aile et le gouvernail de direction arrondis, mais les NA-57 (ou plus exactement, NAA-57) livrés à la France possédaient la nouvelle aile, qui, essayée sur le NA-54, était à la fois plus solide que la précédente et plus facile à construire. Les avions achetés par l'Armée de l'air étaient en fait de deux types, fort peu différents l'un de l'autre: NAA-57 Et.2 d'entraînement et NAA-7 P.2 de perfectionnement. Leur acquisition se justifiait par le fait que l'industrie française connaissait de nombreuses difficultés pour fournir des avions d'armes pour pouvoir répondre immédiatement aux besoins en matière d'appareils d'entraînement. Les NAA-57 entrèrent en service dans l'Armée de l'air en 1939, leur utilisation se prolongeant sous le régime de Vichy, et quelques-uns d'entre eux tombant aux mains des Allemands, qui surent apprécier leurs qualités. De nombreux exemplaires construits au titre dusecond marché n'ayant pu être

livrés, en raison de la débâcle de juin 1940, ils furent expédiés au Canada, où ils prirent le nom de YALE. Sur la plupart de ces avions, le tuyau d'échappement se prolongeait au-dessus de

l'emplanture de l'aile droite.

Les commandes de pays étrangers ne tardèrent pas à se multiplier. Bien qu'il ait été difficile d'en trouver deux portant sur des modèles identiques, le moteur fut toujours soit un R-975, soit un R-1340, à deux exceptions toutefois: les SK-14 réalisés sous licence en Suède furent dotés de moteurs Piaggio, d'origine italienne; et les avions de la Marine impériale japonaise reçurent des Kotobuki entraînant des hélices en bois. Les K10W1 et 2, de même que les K5Y1, constituèrent des dérivés japonais de l'appareil américain, dont ils se distinguèrent notamment par la verrière, l'arrière du fuselage et la dérive.

## Un excellent avion d'entraînement au combat

C'est le concours ouvert en 1937 par l'US Army Air Corps en vue d'aboutir à un appareil d'entraînement au combat qui ouvrit de très vastes perspectives à North American. Il s'agissait de réaliser une machine capable à la fois d'assurer la formation initiale des pilotes et leur entraînement au combat, possédant donc de nombreuses

caractéristiques des véritables avions d'armes. Cette dernière devait en outre être pourvue de mitrailleuses fixes et démontables, afin de permettre l'apprentissage des mitrailleurs et de pouvoir emporter, en cas de besoin, une petite charge de bombes. Le NA-16 se prêtant bien à ce genre d'adaptation, les techniciens le dotèrent d'un moteur Wasp entraînant une hélice Hamilton à pas variable. Le train d'atterrissage, escamotable, était actionné par une pompe hydraulique entraînant également les volets, tandis que le système hydraulique fonctionnait sous une pression atteignant

70 kg/cm<sup>2</sup>. Le train principal, situé en avant du longeron principal de voilure, s'escamotait vers l'intérieur, les logements des roues formant deux prolongements de l'emplanture du bord d'attaque.

L'avion baptisé NA-26, remporta la compétition de 1937, la version de début de série étant le BC-1 de l'US Army, dont certains exemplaires furent les premiers avions conçus pour l'entraînement au vol aux instruments.

D'autres améliorations furent alors apportées à l'avion. En 1940, la catégorie des avions d'entraînement de combat de l'US Army, désignée précédemment par le signe BC (Basic Combat), se trouva remplacée par celle des appareils d'entraînement avancé "AT" (Advanced Trainer) qui, depuis treize ans, n'existait que sur le papier. En conséquence, les BC-1 devinrent des AT-6.

La firme NAA fut bientôt dans l'impossibilité de répondre, avec ses seuls moyens industriels, aux commandes qui affluaient, bien que la surface de l'usine d'Inglewood soit passée de 14.770 m<sup>2</sup> à 185.800 m<sup>2</sup>. Une nouvelle usine vit le jour à Dallas, au Texas, plusieurs autres devant être implantées ailleurs pour permettre la production de

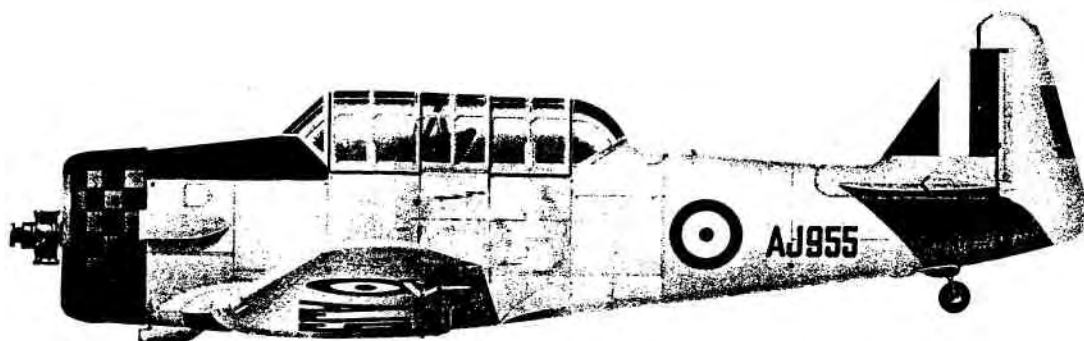


diverses réalisations de North American. C'est la raison pour laquelle, à partir de 1942, le AT-6 fut baptisé TEXAN. Déjà, depuis 1938, il avait reçu, dans les pays du Commonwealth, le nom de HARVARD, qui allait rester tout aussi populaire. En 1938, l'industrie britannique n'avait pas été en mesure de

## La production en très grande série

Les énormes commandes passées pendant les hostilités concernèrent presque exclusivement les versions AT-6A, AT-6C et AT-6D, ainsi que les SNJ-3, SNJ-4 et SNJ-5,

beaucoup plus lourd. Cette version, par ailleurs à peine plus chère à la production, reçut les désignations de AT-6C, SNJ-4 et Harvard Mk IIA. Mais la menace d'un manque d'aluminium s'estompant bientôt, les versions AT-6D, SNJ-5 et Harvard Mk III marquèrent un retour à la construction en alliage léger.



satisfaire les besoins de la RAF, les commandes ayant été passées trop tard. La situation était donc comparable à celle qui régnait en France, et les Britanniques durent acheter d'urgence des avions aux Etats-Unis. Le premier d'entre eux fut le biplace d'entraînement de North American, bientôt suivi par le Lockheed Hudson et le Consolidated Catalina. Le Harvard Mk I était un BC-11 doté d'instruments britanniques et de sièges adaptés au port des parachutes anglais.

La RAF reçut environ la moitié des 4.768 Harvard commandés à North American et à Noorduyn au titre de la loi Prêt-Bail. Plus tard, elle prit en compte 1.380 Harvard directement acquis auprès de Noorduyn, ainsi qu'après guerre chez Canadian Car & Foundry. Enfin, au cours des années qui suivirent la fin du conflit, elle s'équipa de deux cent quatre-vingt-cinq T-6J (un modèle fourni par l'USAF aux forces aériennes d'Europe occidentale au titre du plan d'assistance mutuelle).

leurs équivalents dans l'US Navy. Ces modèles étaient extérieurement semblables, avec des saumons d'aile restilignes à l'arrière, le fuselage à revêtement travaillant et la possibilité de recevoir une mitrailleuse dans le poste arrière, la partie postérieure de la verrière basculant vers le haut et vers l'avant, alors qu'elle était fixe sur la plupart des versions précédentes. Le NA-88, qui apparut en avril 1941, se caractérisait de son côté par une structure entièrement nouvelle. Déjà la production battait son plein, bien que les Etats-Unis ne fussent pas encore engagés dans le conflit mondial.

Les autorités craignant une pénurie d'aluminium, cette version fut réalisée avec une voilure, des volets, une dérive et des gouvernes dont la structure était constituée d'un treillis de tubes d'acier soudés. Les panneaux latéraux de l'avant de fuselage, tout l'arrière de ce dernier, le plancher de cabine et les stabilisateurs étaient en bois. Il fut possible d'économiser ainsi 565 kg d'aluminium ou d'alliage léger, sans aboutir à un avion

## Nouveaux équipements, nouvelles désignations

En juin 1948, la catégorie AT de l'USAF (avions d'entraînement avancé) étant remplacée par la catégorie "T", la version standard de la fin des années quarante devint le T-6G, qui comportait plus de deux cent cinquante modifications. Le poste de pilotage, entièrement réaménagé, était doté d'instruments plus performants et offrait une visibilité améliorée. La position des mâts d'antenne était modifiée, tandis que le carénage d'un cadre de radiocompas était installé sur l'arrière du fuselage. L'hélice était nouvelle, la capacité des réservoirs se trouvant accrue, et l'avionique modernisée et plus complète. La plupart des avions mis au standard T-6G furent modifiés dans l'usine North American de Downey ( Los Angeles), mais d'autres subirent cette

transformation à Columbus. Ces derniers, tout d'abord désignés T-6H, reçurent par la suite la dénomination de T-66G-NT.

Bien que conçus à l'origine en tant qu'avions d'entraînement, les multiples dérivés du NA-16 prirent une part active à de nombreux conflits.

Des Harvard Mk I furent armés de bombes en juillet 1940; plus tard, lors de la guerre de Corée, le 6147<sup>th</sup> Tactical Air Control Squadron de l'USAF effectua des missions d'observation tactique au-dessus de la ligne de front, et des T-F et LT-6G spécialement développés furent les premiers avions de contrôle aérien avancé (FAC).

Au Kenya, les T-6 du 1340 Flight de la RAF opérèrent, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, contre les dissidents Mau-Mau.

En Israël, la toute jeune Heyl Ha-Avir, achetant tous les T-6 qu'elle put se procurer, les mit en oeuvre dès novembre 1948, armés de huit bombes de 50 kg et souvent de trois mitrailleuses, dont une de 12,7 mm. En 1953, ces appareils, au nombre de 90, servaient notamment à l'entraînement armé.

Mais ce chiffre n'est rien, comparé aux quelque 450 machines qui, en France, équipèrent surtout l'Armée de

l'Air, mais également quelques unités de l'Aéronavale, les T-6 étant employés de manière intensive pendant la guerre d'Algérie, de 1956 à 1961.

En 1969, au Biafra, des appareils de ce type pilotés par des mercenaires combattirent les avions à réaction de la Force Aérienne du Nigéria.

*Note: 16 Harvard de l'Ecole de Pilotage Avance (EPA) basés à Kamina-Base, furent armés pour constituer des Flights Appui-feu. Ils opérèrent au Congo, au Rwanda et au Burundi*

Source: Les plus beaux avions du monde, article paru dans un numéro de AVIONS "Toute l'aéronautique et son histoire"

# The Supermarine Spitfire



Built at more than 20.000 examples, the Spitfire was the most famous allied fighter of the Second World War. During the War, the two Belgian squadrons of the RAF, 349 and 350 squadrons, flies the Spitfire II, IX, IV and XVIe.

In 1945, the unit was transferred to Fassberg, West Germany, and equipped with Spitfire XVIIs. They were the first to fly with Belgian roundels, and formed the first Belgian fighter squadrons. They moved to Beauvechain on October 24, 1946. In 1947, the Spitfire XVIIs of 349 and 350 squadrons were exchanged for older Mk-XIVs from RAF stocks. The Spitfire XIV is fitted with a Rolls Royce Griffon 65 engine, driving a five-blade propeller. Most of them have a rear-view bubble canopy. A total of 132 Mk-XIVs (SG-1 to SG-132) were delivered to Belgium between 1947 and 1951. Some aircraft were FR-XIV photographic reconnaissance variants with a camera mounted in the rear fuselage. Meanwhile, 11 Spitfire XVIIs were loaned to the RAF in 1947. The Spitfire XIVs were operational with squadrons of 1 Wing at Beauvechain, 2 Wing at Florennes, and the Fighter School at Koksijde.

With the replacement of the Spitfires of 349 and 350 squadrons by Meteor F-4s, they will equip two new squadrons, 3 and Auxiliary squadrons.

From 1951 on, they were used during the formation of 7 and 10 Wings. During 1949 and 1952, the Spitfires were replaced by Meteor and Thunderjets.

Other version in use was the Spitfire IX, of which 28 aircraft were delivered between 1947 and 1948 (SM-1 to SM-28) from surplus RAF stocks.

The Spitfire IX served at the OCU of the Flying Training School at Brustem, some others were used purchased from Holland (SM-29 to SM-43).

The last Spitfire was withdrawn in 1956.

The aircraft were camouflaged, grey and green with light grey underside, later painted in silver. At the end of their career, some remaining Spitfires received the NATO camouflage, dark green and dark sea grey with PRU blue underside.

The Spitfires of the flying School at Brustem were painted in silver with a yellow band around the wings and the tail.

# Lettre ouverte d'un membre des Vieilles Tiges de Belgique, à l'un de vous qui pourrait l'être

## *Pourquoi cette démarche ?*

Très simplement pour rencontrer des candidats-membres auprès desquels nous sommes mal connus ou encore auprès desquels notre image de marque ne correspond pas du tout à ce que nous sommes en réalité.

## *En fait, qui sommes-nous ?*

Nous sommes des « have been » qui, il y a 25 ans ou plus ont rêvé de voler ... et qui y sont arrivés.

Qui y sont arrivés grâce à un brevet. Qui ont poursuivi une carrière dans le civil, dans le militaire ou dans le privé.

Qui ont arrêté leur carrière ou qui ont été forcé de le faire.

En un mot, être Vieille Tige signifie qu'il y a 25 ans ou plus, avoir eu des « guts and make it ». Vous êtes dans le cas, et pourquoi ne pas en être fier !

## *By the way, que ne sommes-nous pas ?*

Nous ne sommes pas une association d'anciens de la RAF ou de la Sabena, des Silver Wings ou d'Air Brousse, de Temploux ou de Kiewit, ni du Spitfire ou du F-104.

Bon nombre de ces associations existent à part entière. Bravo. Mais par la force des choses, la plupart d'entre elles ont une durée de vie limitée... dommage.

Chez les Vieilles Tiges de Belgique le programme est différent, car il y aura toujours des aviateurs qui viennent d'avoir 25 ans de brevet.

## *Pourquoi nous rejoindre ?*

Pas nécessairement tous les mois bien sûr ! mais à l'occasion.

Pour l'avoir vécu car vous serez surpris de constater à quel point il y a moyen d'être heureux de retrouver des copains qu'on a plus vus depuis des années, d'égrener des souvenirs.

## *Et quoi encore ?*

Et bien, nous avons des activités particulières, qui, en dehors du plaisir d'être ensemble, nous permettent d'avoir un regard sur d'autres aspects que le vol ou de faire connaissance avec l'aviation actuelle avec un regard différent de celui qui fut le nôtre

Et puis surtout, rien n'est obligatoire. Vous venez quand vous voulez ! Mais si vous voulez vous assurer une bonne après-midi, passez un coup de fil à un copain ... Plus on est de fous ... mais non, mais non. Et voilà, si le message est passé, la balle est dans votre camp. Un peu de bonne volonté et de curiosité. Et le tour est joué.

Merci ... et à la prochaine.

# Open brief van een lid van de « Vieilles Tiges » van België aan u die het zou kunnen zijn

## *Waarom dit verzoek?*

Alleen maar om kandidaat-leden te ontmoeten die ons nauwelijks kennen of bij wie ons imago helemaal niet overeenstemt met wat wij werkelijk zijn.

## *Eigenlijk, wie zijn wij?*

Wij zijn « have been » 's die 25 jaar geleden of meer gedroomd hebben om te vliegen ... en die daarin gelukt zijn. Die daarin gelukt zijn dankzij een brevet. Die vervolgens een beroep uitgeoefend hebben in de burger, militaire of particuliere luchtvaart.

Die hun loopbaan beëindigd hebben of ertoe gedwongen werden.

In één woord, « Vieilles Tiges » zijn betekent 25 jaar geleden of meer, de « guts » gehad hebben en « who made it ». Dit is uw geval, waarom er niet fier over zijn?

## *By the way, wie zijn wij niet?*

Wij zijn geen vereniging van oudgedienden van de RAF of van Sabena, van Silver Wings of van Air Brousse, van Temploux of van Kiewit, noch van de Spitfire of de F-104 's.

De meeste van deze vereniging hebben een volwaardig bestaan. Goed zo! Maar onder dwang der omstandigheden zijn de meeste onder hen van beperkte levensduur ... Jammer.

Bij de « Vieilles Tiges » van België verschilt het verloop van hun bestaan want er zullen altijd vliegeniers zijn die 25 jaar brevet hebben.

## *Waarom bij ons aansluiten?*

Niet noodzakelijk elke maand vanzelfsprekend, maar bij gelegenheid. Om wat men beloofd heeft, want u zal met verbazing vaststellen hoe gelukkig men kan zijn oude vrienden, die men in jaren niet ontmoet heeft, terug te vinden en herinneringen op te halen.

## *En wat nog?*

Wij nemen deel aan bijzondere bezigheden die, buiten het gezellig samenzijn, ons ook toelaten een blik te werpen op andere aspecten dan het vliegen of kennis te maken met het hedendaags vliegwezen dat vaak verschilt met wat wij gekend hebben.

En vooral, er bestaat geen verplichting. U komt wanneer het u past! Maar indien u een aangename namiddag wenst, geeft een telefoontje aan een vriend ...

Hoe meer zielen, hoe meer vreugd!

Ziezo, de boodschap is doorgegeven, aan u de keuze. Een beetje goede wil en interesse. En de zaak is rond. Dank u ... en tot ziens!

# SONDAGE

Depuis de nombreuses années, nous nous réunissons le deuxième mercredi du mois à La Maison des Ailes.

Nous prenons l'apéritif au bar à 12h00 puis nous déjeunons à 13h00.

Depuis le 1er février, le bar et le restaurant de ce vénérable établissement sont confiés à un nouveau gérant. Grâce à lui, on peut dire aujourd'hui qu'on «mange bien» à la réunion des Vieilles Tiges. Malgré cela, la fréquentation de notre rencontre mensuelle n'a pas augmenté. Pourquoi ?

C'est la raison du sondage que nous lançons en espérant que vous y répondrez nombreux.

1. *Quel est le jour et l'heure qui vous conviendraient le mieux ? :*

JOUR : .....

HEURE : .....

2. *Actuellement, nous organisons la réunion du mois d'août sur un aérodrome en province. Estimez-vous que nous devons augmenter cette fréquence ?*

DEUX FOIS L'AN :

TROIS FOIS L'AN :

QUATRE FOIS L'AN :

(En alternance, sur des aérodromes au nord et au sud du pays pourvus des installations nécessaires pour nous accueillir).

3. *Un « Happy Hour » est organisé le dernier jeudi du mois à La Maison des Ailes, de 17h30 à 19h00. Durant cette période, vous payez les boissons à 50% de leur prix normal de vente. Est-ce que ce jour vous convient ?*

OUI

*Si non, quel jour préférez-vous ?*

.....

(Après 17h00, facilités de parking dans la rue Montoyer ou celles avoisinantes - Le restaurant est ouvert)

\*

Merci d'avance de renvoyer ce billet au secrétariat de l'association

# OPINIE- PEILING

Sinds meerdere jaren, vergaderen wij iedere tweede woensdag van de maand in het Huis der Vleugels.

Rond 12 uur nemen wij het aperitief in de bar en eten wij omstreeks 13 uur.

Sinds februari werd het beheer van zowel bar als restaurant toevertrouwd aan een nieuwe uitbater. Dank zij hem, kunnen wij vandaag zeggen dat men opnieuw lekker eet in het Huis der Vleugels. Ondanks dit, is het aantal deelnemers aan de maaltijd niet toegenomen. Waarom?

Dit is ook de rede van deze opiniepeiling en wij hopen op een talrijk reactie.

1. *Welk is voor U de meest gepaste dag en uur?*

DAG : .....

UUR : .....

2. *Momenteel organiseren wij de vergadering van de maand augustus op een vliegveld in de provincie. Denkt U dat wij dit moeten verhogen?*

TWEE KEER PER JAAR :

DRIE KEER PER JAAR :

VIER KEER PER JAAR

(Afwisselend op een vliegveld zowel in het noorden als in het zuiden, indien voorzien van de nodige installaties om ons te ontvangen)

3. *Een « Happy Hour » heeft plaats de laatste donderdag van de maand in het Huis der Vleugels van 17.30u tot 19.00u. Dranken worden aangeboden aan de helft van de normale verkoopprijs. Vindt U deze dag goed?*

JA

*Indien niet, welke dag verkiest U?*

.....

(Na 17.00 uur zijn er parkeerfaciliteiten in de Montoyerstraat of de omliggende straten - De restaurant is open).

\*

Dank bij voorbaat om deze peiling terug te sturen naar het secretariaat van de vereniging



## L'Autre

Et si l'Autre n'existait pas  
Je n'aurais pu voir la lumière  
Pas de vie pas d'au-delà  
S'il n'y a ni père ni mère

Par la présence de l'inné  
Œuvre accomplie par la nature  
L'homme est déjà ainsi formé  
Mais il a besoin de culture

Grâce à la parole des Autres  
Grâce aussi à leurs écrits  
Comme naît le pain de l'épeautre  
Le corps deviendra esprit

Tout au long de son existence  
Il rencontrera autrui  
S'enrichissant d'expériences  
Il confortera son acquis

Etant parcelle du passé  
Son univers s'agrandit  
Mais il devra réaliser  
Être poussière d'infini

Je ne suis moi que par les Autres  
Dans des moments de vérité  
Ont éveillé ce quelqu'un d'Autre  
Que sans eux je serais resté

Pour découvrir l'Autre  
Oubliez théâtralité  
Ouvrez dialogue avec l'Autre  
Sur un pied d'égalité  
Et plus en verrez-vous d'Autres  
Respectant leur intégralité  
Jamais plus ne serez cet Autre  
Que l'on évite de croiser

Si vous voulez me rencontrer  
Sachez que je suis tout Autre  
Que vous pouviez l'imaginer  
Comme vous pour m'apprivoiser  
Je dois garder ma liberté  
Voyons d'abord nos qualités  
Le reste à quoi bon en parler  
Le temps lui va s'en occuper.

Je n'ai pas su être cet Autre  
Celui dont tu avais rêvé  
Ce que moi qui ne suis pas l'Autre  
Sais combien tu l'as mérité

Merci à vous tous d'être Autres  
Des mines d'or vous possédez  
Dans vos regards portés sur l'Autre  
Plein de paillettes pouvez donner

## **UW RAAD VAN BESTUUR VOTRE CONSEIL D'ADMINISTRATION**

	<b>Bureau</b>	
Président/Voorzitter	<b>BRANDERS Léon</b>	02/734.63.77
Vice-présidents/Vice-voorzitters	<b>DOME Jacques</b>	02/762.60.56
	<b>KAMERS Jean</b>	02/731.17.88
Secrétaire-général/Secretaris-generaal	<b>FEUILLEN Robert</b>	013/31.28.70*
Trésorier/Schatbewaarder:	<b>JOUREZ Paul</b>	067/79.03.37*
Secrétaire-adjoint/Adjunct-secretaris:	<b>PEYRASSOL Charles</b>	02/771.12.48

### **Membres - Leden**

<b>BOUZIN Eric</b>	02/242.57.74
<b>CLOECKAERT Hugo</b>	02/657.00.54
<b>de CONINCK Georges</b>	02/344.46.38
<b>DILLIEN André</b>	02/673.36.32*
<b>MOJET Hubert</b>	02/770.93.71
<b>NIELS Norbert</b>	016/58.10.86*
<b>PEELAERS Alex</b>	014/54.70.63
<b>ROELAND-HELMAN J.</b>	02/465.46.51
<b>VERMANDER Gérard</b>	02/770.98.22

• (+Fax)

### **SECRETARIAT - SECRETARIAAT**

Wijngaardstraat 4  
3290 DIEST  
Tel/Fax: 013/31.28.70

*Si vous changez d'adresse ou de numéro de téléphone, n'oubliez pas de nous en aviser.*

*Communiquez aussi de préférence au secrétariat, vos événements familiaux*

*Indien U een adres- of telefoonwijziging hebt, laat het ons weten.*

*Deel ook bij voorkeur aan het secretariaat al uw belangrijke familiale gebeurtenissen mee.*

**Billet d'inscription pour  
Jalhay-Le Tigelot  
29.08.1999**

à envoyer à : **Monsieur Léon Boulet**  
**rue de Mangombreux 359**  
**4800 VERVIERS**

NOM : .....

participera à la messe, accompagné de :

nom(s) : .....

participera au déjeuner, accompagné de :

nom(s) : .....

Je verse (1200 F x ....) au total : ..... F  
au compte :

**348-0133190-73**  
**Mémorial canadien du Tigelot**  
**Verviers**

*Le comité organisateur est reconnaissant envers les membres des Vieilles Tiges de Belgique qui aideraient son action en versant 100 F au même compte.*

(Seul le versement pour la participation au déjeuner fait office d'inscription – Clôture des inscriptions : lundi 23 août)

**Inschrijvingsbriefje voor  
Jalhay-Le Tigelot  
29.08.1999**

Te sturen aan: **de Heer Léon Boulet**  
**Rue de Mangombreux 359**  
**4800 VERVIERS**

NAAM : .....

zal deelnemen aan de mis, vergezeld door:

naam(en) : .....

zal deelnemen aan het middagmaal vergezeld door

naam(en) : .....

Ik stort (1200 F x ....) hetzij ..... F  
Op rekeningnummer:

**348-0133190-73**  
**Mémorial canadien du Tigelot**  
**Verviers**

*Het organiserend comité is de leden van de Vieilles Tiges van België dankbaar die hun actie steunen door 100 F te storten op dezelfde rekening.*

(Alleen de storting voor de deelneming aan het middagmaal dient als inschrijving – Sluiting van de inschrijvingen: maandag 23 augustus)