

LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

A.S.B.L.

SIEGE SOCIAL

MAISON DES AILES

Rue Montoyer 1 Montoyerstraat B 13
Bruxelles 1040 Brussel

C.C.P. 000-0356122-35

Editeur responsable

Jacques DOME

Rue de la Station 80
1200 Bruxelles

Déposé au bureau de poste
de 1150 Bruxelles 15



SOCIÉTÉ ROYALE

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

TREIZIEME ANNEE

JAN FEV MAR

Bruxelles, le 31 janvier 1992

S O M M A I R E

Bonjour du Président et de son C A

Le Secrétaire vous donne les nouvelles de l'Association

Le Trésorier nous communique

Nouvelle liste des membres avec dernières corrections

Appel de l'Amicale des officiers des campagnes

Almanach des aviateurs (2e partie)

TAÏAUT, exercice RED FLAG 91/3

Un coup de main pour nos adresses

Visite des usines VW le 13 mai 92

Le Colonel Avi J. Huybens, Comd le 15 Wing présentera
un montage audio-visuel de l'opération "Blue beam"
au Zaïre

ET UN AVIS SPECIAL, NOTRE ASSEMBLEE GENERALE SUIVIE DE
NOTRE BANQUET SE TIENDRA LE 9 MAI AU CLUB PRINCE ALBERT

Attention, dans ce bulletin vous trouverez DEUX encarts:
le premier donne la deuxième partie "Cela se passait
il y a ...82 ans" et le deuxième, la dernière édition
de notre listing annuel.

.....
.....

LE PRESIDENT ET LES MEMBRES DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION PRESENTENT LEURS VOEUX DE
NOUVEL AN A CHACUN DES MEMBRES DES VIEILLES
TIGES DE BELGIQUE.

QUE CETTE ANNEE VOUS APPORTE SANTE
ET BONHEUR, AINSI QUE LA REALISATION DE TOUS
VOS SOUHAITS. LE NOTRE EST DE VOUS RENCONTRER
SOUVENT LORS DE NOS REUNIONS.

.....
.....

RF

LC

DW

AD

AC

PJ

HM

LB

SN 231

JC

JD

GV

PH

EB

CP

les listes ça le connaît
le valeureux liégeois
une chanson ne lui fait pas peur
le dévouement sans limite, bravo
sa bonne humeur n'est pas en retard
un vrai samaritain
un grand argentier
pas flic pour un sous
un caractère imprimant

elle garde toujours le sourire
et nous cultive
il n'a plus l'accent du Midi
pas la République
SN 231 on y serait
se cache derrière
son cigarillos
soit... PDG
de sa grandeur, il plane

Voilà, c'est fixé
et en gardant de
bonnes habitudes!

NOTRE
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
SUIVIE DE NOTRE
BANQUET

SE TIENDRA LE 9 MAI AU
CLUB PRINCE ALBERT

Horaires, menu (et facture) seront
donnés dans le bulletin qui sortira en
AVRIL. A bientôt.

NOUVELLES DE NOTRE ASSOCIATION

BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES.

9 octobre. Mme FESTRE, veuve du pilote PERNEEL, admise comme membre sympathisant.

13 novembre. Félix CALLEBAUT, breveté pilote de planeur le 16.10.60
Breveté pilote d'avion le 20.4.62 par l'Admin de l'Aé.

Roger BUSSCHOTS, breveté pilote d'avion le 1.12.55
par la FAé.

Cécile HEENS, brevetée pilote d'avion en août 1946
par l'Administration de l'Aéronautique.

Pierre WILLEKENS, constructeur d'avion, admis comme
membre sympathisant.

8 janvier. Albert DE WILDE, breveté pilote d'avion le 19.9.1947
par la FAé.

Yvon ROBIENNE, breveté pilote de planeur le 14.5.1978
et pilote d'avion le 23.7.61 par l'Administration de l'Aé.

ADIEU A CEUX QUI NOUS ONT QUITTES. Parmi nos membres:

Le 21 octobre, le Gén-Maj Avi Lucien TRUYERS.

Le 23 décembre, Roger CHAVEE Navigateur FAé et SABENA

Fin décembre, Jean JONNIAUX, pilote SABENA.

Fin .. , Madame René SEYNAEVE

Autre décès dont nous avons eu connaissance:

Le 13 décembre, Albert COLPAERT, observateur.

Janvier 92, Jean CRETEUR.

NOS ACTIVITES PASSEES.

EN plus de nos réunions du deuxièm^e mercredi à la Maison des Ailes,
nous avons eu, le 3 décembre, une visite guidée de l'exposition
"Le triomphe du Baroque", dans le cadre d'Europalia Portugal.
Nous étions 37 qui avons répondu à l'invitation de Denise WISSOCQ
l'organisatrice de cette visite.

NOS ACTIVITES A VENIR.

12 février, à l'occasion de notre réunion à la Maison des Ailes,
le Chef de Corps du 15 Wing, le Colonel Avi Joe HUYBENS, présentera
un montage audio-visuel sur la dernière opération au Zaïre.

9 mai, nous tiendrons notre Assemblée Générale et notre banquet
au Club Prince Albert.

NOTRE CONSEIL D' ADMINISTRATION

Président : L. Branders

Vice Présidents: L. Colligon

J. Cambier

Secrétaire : J. Dôme

Assisté de R. Feuillien

Tésorier: P. Jourez

Membres : Madame D. Wissocq

A. Dillien

J. Kamers

H. Mojet

Ch. Peyrassol

G. Vermander

E. Bouzin

A. Custers

P. Hallet

L'Amicale des Officiers des Campagnes (A.O.C.) a entrepris l'organisation de causeries à l'intention des miliciens de différentes unités de l'Armée dans le cadre de son action "Pour que le souvenir ne se perde".

Elle souhaite aller plus avant dans son action et nous demande de bien vouloir publier l'avis suivant.

L'A.O.C. lance un appel aux "vétérans" de bonne volonté (officiers, sous officiers et soldats) susceptibles de relater des faits de guerre spécifiques et vécus des campagnes 40-45 ou de la Guerre de Corée, à des auditoires de miliciens.

Il est entendu que l'Armée qui supporte notre action fournit aux "témoins" et aux "acteurs", les moyens logistiques nécessaires pour se rendre là où se situe l'évocation qu'ils sont susceptibles de relater dans une de nos deux langues nationales (transport, supports audio-visuels, repas, etc).

Les intéressés peuvent prendre directement contact en écrivant au Secrétariat de l'A.O.C.-V.O.V. Quartier Albert 1er, Bloc A11, local 109, au N° 70, rue de la Fusée à 1130-Bruxelles, ou par téléphone au N°02/243.53.00 du même Secrétariat, de préférence le mardi matin. Toutes les informations utiles leur seront données.

Notre TRESORIER est un homme fort occupé par une bonne et très charitable cause, je ne serai donc que son interprète pour vous transmettre ce qu'il voulait rappeler à certains membres : une VINGTAINE d'entrevous n'ont pas versé le montant correct de la cotisation 1992, par exemple 400 Fr (ça dévait pour 1991) au lieu des 500 Fr ainsi que demandé dans le dernier bulletin. Un billet de 100Fr dans une enveloppe et tout sera réglé. Mais il y a plus grave, CENT CINQUANTE membres n'ont pas répondu à la demande de cotisation 1992; il serait regrettable que leur nom apparaisse dans le prochain bulletin qui donnera les détails sur l'Assemblée Générale suivie de notre banquet annuel. Vous n'oublierez pas que pour y participer, il faut être en règle de cotisation, je pense que vous ferez le nécessaire sans retard, cela lui fera plaisir.

P.H.

By the way, notre ami et grand argentier Paul JOUREZ a déménagé et réside maintenant

rue de la Croisette 56

1470 BAISY-THY

il a le téléphone 067/79 03 37

Notre CCP est toujours le même: 000-0356122-35



Opération aérienne au Zaïre "Blue beam"

Le 12 février 1992, le Chef de Corps du 15 Wing, le Colonel Aviateur Joe Huybens, présentera un montage audio-visuel sur la dernière opération aérienne au Zaïre, après le déjeuner mensuel.

Les membres qui ne participent pas habituellement au déjeuner et qui ce jour-là souhaitent être présents, sont priés de bien vouloir aviser le Secrétaire-général, Jacques Dôme (02/762.6056)

100- LIVRE DU MICH'
 25- AUTOCOLLANT
 350- INSIGNE DE REVERS
 500- -- SUR BOIS
 500- ÉCUSSON POUR BLAZER
 500- CRAVATE

MAGASIN VTB

MAGASIN VTB

CRAVATE 500-
 ÉCUSSON POUR BLAZER 500-
 -- SUR BOIS 500-
 INSIGNE DE REVERS 350-
 AUTOCOLLANT 25-
 LIVRE DU MICH' 100-

MAGASIN VTB
 CRAVATE 500-
 ÉCUSSON POUR BLAZER 500-
 -- SUR BOIS 500-
 INSIGNE DE REVERS 350-
 AUTOCOLLANT 25-
 LIVRE DU MICH' 100-

MAGASIN VTB
 CRAVATE 500-
 ÉCUSSON POUR BLAZER 500-
 -- SUR BOIS 500-
 INSIGNE DE REVERS 350-
 AUTOCOLLANT 25-
 LIVRE DU MICH' 100-

CHANGEMENTS D'ADRESSES NON COMMUNIQUES

Les membres dont les noms suivent ont changé d'adresses sans nous en faire part. S'il en est parmi vous qui connaissent la nouvelle adresse, veuillez en informer le Secrétaire général, Jacques DÔME, soit par écrit, rue de la Station 80 - 1200 BRUXELLES, soit par téléphone au 02/762 60 56.

Renaud DOORNAERT

Roland DOORNAERT

Madame DUMON, veuve DEBOCK

.. KORB, veuve Roland JACOBS

.. HERREMANS, veuve MESMAEKERS

.. veuve PONCIN Auguste

René SCHOULS

Edouard STIERS

Madame Fanny THIBOUT

DERNIÈRE MINUTE



Confirmation visite usine FOREST-BRUXELLES 13 mai 1992
à 10 .00, durée 2 heures, adresse : boul. Armée Britannique
STOP

 emploie 7.700 personnes.

Tant par la qualité de ses produits que par l'efficacité de son personnel, l'usine est considérée par les spécialistes allemands comme un modèle du genre.

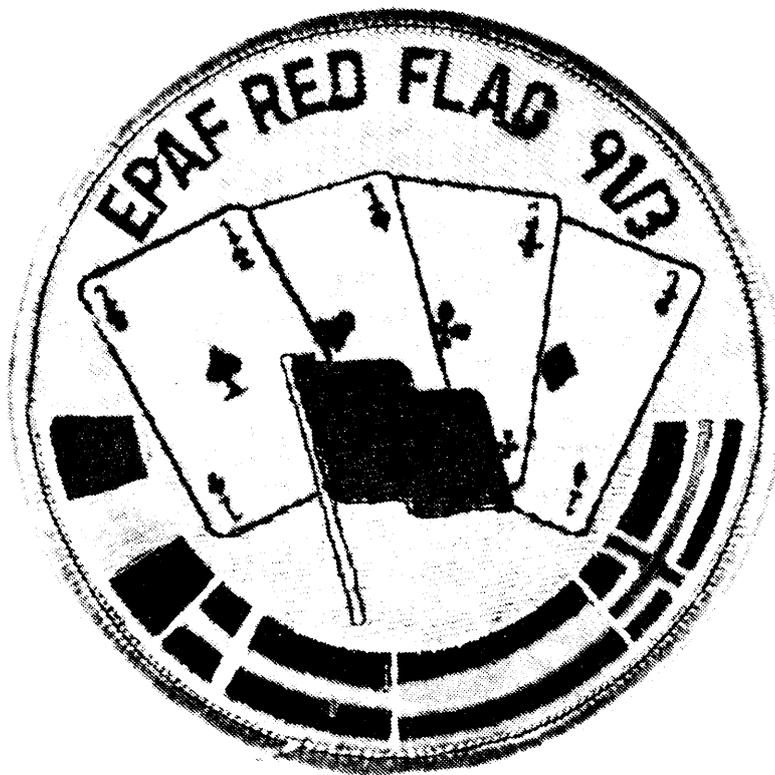
 doit être informé du nombre de participants avant le 15 avril.

Que les désireux s'inscrivent sans retard et avant le 10 avril en téléphonant à Jacques Dôme ou Charles Peyrassol.

Le lieu de rendez-vous sera communiqué lors de l'inscription.

En souvenir une GOLF GTI :::::; sur carte postale!

RED FLAG



Le "Bulletin d'Information Sociale et Culturelle" du 2 W Tactique de juin 91 rapporte la participation de TROIS F-16 à l'opération RED FLAG à NELLIS AFB aux Etats-Unis.

Nous avons été autorisés à reproduire cet article,
MERCİ FLORENNES

LE 2 WING TACTIQUE A RED FLAG

Le 24 février 1991, trois F-16 de FLORENNES, le FB 24, le FA 106 et le FA 117, décollaient de BEAUVECHAIN pour leur première traversée de l'Atlantique avec à leur bord des pilotes du 1 W Ch. Mission : convoyer vers les Etats Unis les avions belges devant prendre part à l'exercice RED FLAG 91/3.

L'exercice RED FLAG est le fruit de l'analyse en profondeur qui suivit la guerre du VIETNAM. Pendant cette guerre, une grande majorité des pilotes américains abattus, le furent au cours d'une de leurs dix premières missions, c'est-à-dire avant d'avoir pu acquérir l'expérience du combat qui fait que "l'on s'en sort" mieux grâce aux leçons apprises sur le terrain.

Ces dix premières missions si critiques, pourquoi ne pas les faire voler par les pilotes **AVANT** de les envoyer au combat ? Impossible disaient certains...

L'Etat-Major américain pensa tout autrement : il fallait que chaque pilote ait la chance de voler, en temps de paix, ces dix missions d'une manière la plus proche possible de la réalité de la guerre. Aux USA, lorsque le but est bien défini et qu'il s'agit d'être plus efficace, on trouve les moyens ; on ne se demande pas pendant des années quel saint prier pour qu'il intercède auprès du prochain gouvernement pour trouver des compensations économiques bien réparties entre les communautés.

Ces dix missions étaient un "must" et le RED FLAG fut porté sur les fonds baptismaux, avec son petit cousin le GREEN FLAG plus axé sur la guerre électronique.

NELLIS Air Force Base fut choisie pour accueillir le projet. Située à + 20 Km au NORD de LAS VEGAS (NEVADA), elle était déjà célèbre par sa "FIGHTER WEAPONS SCHOOL", ses "AGRESSORS SQN" et également comme étant "Home of the THUNDERBIRDS" la prestigieuse patrouille acrobatique représentant l'"Amérique" à travers le monde.

Le choix ne fut pas dicté que par l'infrastructure imposante de cette base : pour simuler au mieux une mission de guerre, il faut l'espace aérien et il faut l'espace terrestre pour une presque totale liberté d'action. Les grandes étendues désertiques de l'OUEST américain, déjà utilisées par les forces armées américaines et situées au NORD et NORD-OUEST de LAS VEGAS remplissaient parfaitement les conditions.

Décrire la Base de NELLIS pourrait faire l'objet d'un article complet. Elle est à l'image du "Way of life" américain : big, nice, efficient. Pas une mauvaise herbe dans ce gazon tondu tous les trois jours, pas un papier, rien que du sable dans ce vent chaud du désert, pas de ruine sur le périphérique, pas une ornière sur le chemin du travail. Le hangar des THUNDERBIRDS a lui seul vaut le déplacement... on y mangerait par terre !

A NELLIS; "Home of the fighter pilot", on roule aussi à 50 Km/H, on ne voit aucun militaire débraillé et chacun porte son couvre-chef... Ca aussi fait partie du way of life; et dans ce contexte, tout semble naturellement normal.

Après avoir traversé pratiquement toute la base, on découvre le Red Flag Building. Ce bâtiment typique de deux étages, sans fenêtres, cache pourtant une atmosphère particulière que l'on respire en déambulant dans ses couloirs. Ceux-ci sont tapissés de cadres-photos souvenirs sur lesquels les pilotes et équipages ont laissé pour la postérité leurs sentiments d'accomplissement suprême après leur RED FLAG : "Thank you", "marvelous", "good job", sont les moins originaux ; toutes les photos sont belles, très belles. Celles du FA 117 au dessus du désert américain et du FA y figurent maintenant en bonne place. Un petit sourire furtif passera sur les visages étonnés des pilotes regardant le souvenir des p'tis belges. Sous la photo est écrit ("il fait écrit" pour Meumeu...) "NO RHAW, JUST BALLS" (Téléphonez au 3210 pour la traduction...).

Dans ce labyrinthe de couloirs pourtant si parfaitement à angle droit (mais c'est fou ce qu'un angle droit ressemble à un autre angle droit) on découvre un monde qui après quelques jours deviendra familier : petites salles de briefing, grande salle de briefing, auditorium, Section Ops, Int, cafétéria, salle de Nv géante, photocopieuses, distributeurs automatiques, etc... et surtout les salles où l'on peut suivre "en direct" toutes les missions, grâce au RFMDS.

Le Red Flag Mission Debriefing System est une merveille du genre : grâce à lui, par l'intermédiaire de "pods" installés sur les avions et d'un réseau de relais dispersés dans le désert, chacun peut, de son fauteuil, participer à la mission en cours et voir l'action en temps réel. Chaque avion participant au raid a un numéro attribué et associé à un symbole le représentant. Les chasseurs-bombardiers sont en vert, les "Agressors" en rouge, les chasseurs d'escorte en bleu, etc... Chaque symbole a la forme de l'avion qu'il représente, ce qui facilite l'identification. Sur l'écran "géant" on peut suivre le rassemblement des formations, les mouvements tactiques des chasseurs, la séparation de différents éléments vers leur objectif respectif, l'engagement et les tirs de missiles ou canon anti-aérien, les combats aériens (en vous installant, si vous le voulez dans le cockpit de votre choix en appuyant sur quelques boutons de la console...). Chaque situation peut être "figée" et imprimée sur papier. Quand les pilotes rentrent de mission, ils s'asseyent à leur tour dans ces fauteuils et peuvent analyser toutes les situations dans lesquelles ils étaient ou non impliqués, en retirer un maximum de leçons et ainsi s'améliorer de jour en jour.

Des pilotes belges ont participé au RED FLAG en 1984, 1986 et 1988, tous de BEAUVECHAIN et KLEINE BROGEL, seules unités en Belgique à être équipées de F-16 et comptant des pilotes répondant aux critères de participation requis. Le nombre insuffisant d'heures de vol sur F-16 de nos pilotes excluant le 2 Wing d'une participation espérée en 1988 ; une participation des MIRAGES n'ayant jamais (à raison ?) été envisagée.

En 1991, pas question d'oublier FLORENNES. Des volontaires pilotes et mécanos super motivés pour cette mission hors du commun, il n'en manquait pas. Il fallut choisir. Pour les avions pas de problèmes de choix : il fallait des F-16 A et B "dernier cri" c'est-à-dire pour les connaisseurs, des Bloc 15 OCU, d'origine ou "retrofitted". C'est ainsi que deux FA et un FB du 2 Wing et deux FA du 10 Wing furent envoyés aux USA.

Toute l'orchestration de cette mission, déploiement et redéploiement (Ferry flights) compris, fut du point de vue technique, réalisé de main de maître par un officier bien connu au 2 Wing pour sa compétence, son dynamisme et sa gentillesse : le Commandant HODY. Il ne s'agissait pas seulement des cinq avions belges, mais de tout le détachement de l'EPAF (European Participating Forces) comprenant en plus des Belges, les Hollandais, Norvégiens et Danois. Sa réputation a désormais atteint un niveau international...

Chaque exercice RED FLAG se déroule en trois périodes de deux semaines. La première période du RED FLAG 91/3 fut réservée aux pilotes de BEAUVECHAIN dans leur rôle exclusif de chasseurs. Ils convoquèrent donc les avions vers les Etats-Unis et, durant quinze jours, eurent pour mission l'interception des raids de chasseurs-bombardiers en compagnie de, et en collaboration avec les "Agressors". Le manque d'équipement de guerre électronique et la limitation de leurs missiles face à la capacité de tir BVR (Beyond Visual Range) des F-15 américains, furent à nouveau l'objet des frustrations et lamentations de coins de bar, ou de casinos, à moins que ce ne soit le "FOX 3" du B 52...

Le 2 Wing entrait en lice pour la deuxième période avec la participation des Commandants MEUNIER et COPPIN, les Capitaines GILIS et SCHOUKENS comme pilotes celle du Capitaine VERGOUTS dans le boulot de "Mission Monitoring" et celle du Lieutenant ORY pour la partie "Mission Planning".

Période surprise ; période comme jamais n'en avait connu le RED FLAG ! A croire que nous y avions importé notre fameuse météo. Pluie, vent, neige, nuages ! En plein mois de mars, au NEVADA et en CALIFORNIE, allons donc ! Où étaient ce ciel bleu, ce soleil radieux, cette température de rêve promis par un certain Commandant avant de partir... ?

Frustration extrême pour un pilote super motivé, dans ce contexte promis "idéal" que de voir annuler, pour cause de météo, la mission sur laquelle il a travaillé durant des heures. C'est ainsi que sur les dix missions prévues, certains pilotes n'en volèrent que 4 d'autres six.

Heureusement, avec la troisième période, revenait le beau temps. Les "Lucky pilots" de cette période étaient les Commandants DE WEIRDY, DEWAELE, RENARD et ROLAIN. Pour eux pas de problème, la troisième période se déroulera on ne peut mieux. Deux autres pilotes, le Commandant MEUNIER et le Capitaine VERGOUTS eurent la chance de rejoindre le club des "Lucky ones" en bénéficiant de l'éviction de deux pilotes de KLEINE BROGEL, malheureusement victimes de l'intransigeante discipline du RED FLAG : ils avaient au cours de leur troisième mission "violé" d'une aile un espace aérien interdit et de ce fait devenaient interdit de séjour sur la Base de NELLIS. De ce fait, deux places devenaient disponibles et, après l'accord du QG Comdt TAF, nos deux pilotes, l'un en "congé forcé" sur place, l'autre pouvant allier vol et mission monitoring, purent profiter au maximum des créneaux de la troisième période.

Mais à propos, comment se déroule, pour un pilote, une période RED FLAG ?

Pour les pilotes de FLORENNES, elle commença à peu près trois mois avant le départ vers les Etats-Unis. Quand tous les participants furent désignés, ils se réunirent et mirent au point un programme de briefing et de vols d'entraînement à assurer avant le départ. Chacun fut mis à contribution pour présenter un ou plusieurs exposés aux autres pilotes, tandis qu'à tour de rôle et à raison d'une fois par semaine un vol à huit avions était préparé par un leader et exécuté ensemble par tous les futurs "Red Flag participants", histoire de perfectionner les procédures et de s'habituer à voler régulièrement dans des grosses formations. Un autre "challenge" nous attendait : la guerre du golfe venait d'éclater et le RED FLAG devenait le "DESERT FLAG". Il fallait adapter nos tactiques en fonction des toutes récentes (re)découvertes de la guerre. En bref et non classifié, il s'agissait de nous entraîner au bombardement à partir d'une pénétration à haute altitude. Pas de panique, si les Ricains savaient le faire, nous le ferions aussi ; ainsi dit, ainsi fait.

Arrivée à LAS VEGAS au minimum trois jours avant le début de la période.

Trois jours ne sont pas de trop pour absorber le décalage horaire (neuf heures). Le dimanche, briefing général et préparation de la mission du lundi, mission de familiarisation. Toutes les procédures sont supposées connues : nous avons en effet reçu un bouquin de cinq centimètres d'épaisseur à étudier avant le départ. Après ce vol de familiarisation (obligatoire, sinon pas d'autre vol) commence le "vrai business".

Une mission à RED FLAG doit ressembler, je l'ai dit plus haut, le plus possible à une mission de guerre. Tous les éléments doivent donc y être intégrés. Une seule certitude, les missiles et les obus ne seront pas tirés réellement : si nous devons être "descendus" ce ne le sera que par une caméra vidéo. Certitude qui à elle seule enlève, j'en suis sûr, au moins 50% du stress que subit un pilote qui part en mission de guerre réelle. Ceci clairement reconnu, les 50% du stress restant sont présents à RED FLAG : à l'utilisation de bombes réelles, au vol très très basse altitude, au nombre impressionnant et inhabituel d'avions impliqués, aux tirs simulés des missiles sol-air, au timing critique à respecter sur l'objectif vient s'ajouter pour nous Européens l'environnement difficile des communications radio en anglais "de là-bas" ; car il est bien connu qu'il vous est souvent difficile de comprendre un contrôleur américain qui, c'est encore mieux connu, ne fait aucun effort pour que nous puissions le comprendre. Si en plus il s'agit d'un Texan avec un bec de lièvre...

Chaque mission ressemble à celle du jour précédent et à celle du lendemain, mais toutes sont différentes. Un seul but : détruire les objectifs donnés avec le moins de pertes possibles. Pour y arriver, le "package leader", un pilote chevronné, reçoit ses ordres de mission. A lui d'organiser toute la formation (20-30 avions), d'élaborer des tactiques nouvelles ou d'utiliser celles qui ont déjà fait leurs preuves.

C'est ainsi qu'on voit un amalgame d'avions de tous types (du B-1 au F-16 en passant par le F-111 ou l'A-7) et de toutes nationalités (Américains et EPAF) passer les crêtes dans des formations mixtes dans les-quelles des Danois ou des Américains "Eagles" et guidées à travers la défense aérienne des "Agressors" par un AWACS invisible mais omniprésent, tout cela se basant sur des communications protégées, car le brouillage est largement utilisé.

Dans la zone des objectifs, ce sont les missiles sol-air et les canons anti-aériens qui entrent en action. Pas un moment de répit. Le tir des SAM's est simulé par la projection d'un fumigène, tiré de la position réelle de la batterie. A nous de réagir en prévention ou en réaction à ces tirs. Au ras du sol à plus de 900 Km/H, il ne fait pas trop bon être dans un "backseat". M'ont-ils descendu ? je ne le saurai qu'en rentrant...

Le plus important reste à faire : arriver à la seconde et viser juste l'objectif assigné. Je suis content d'être en F-16, les systèmes de tir et de navigation vont m'aider au maximum. Mais qu'est ce que je ferais en MIRAGE ? La tension monte, si c'était encore possible. Voir ma cible, ne pas oublier le bouton d'armement, ne pas oublier de changer le radar en mode air/sol, ne pas oublier mes Chaff, mes Flares, ne pas oublier de bouger, toujours bouger, ne pas perdre les autres de vue...

Les bombes sont larguées. Pas trop mal les p'tits Belges.

Il faut se rassembler au plus vite et retraverser toutes les défenses ; affronter à nouveau les Agressors. Mais le plan a bien fonctionné, les F-15 sont au rendez-vous et nous aiderons au mieux.

Le chemin de retour est aussi semé d'embûches. Qu'importe, il faut passer ; la vitesse est impressionnante. Nous n'y sommes pas habitués. Il est vrai qu'il devient de plus en plus difficile de faire notre métier ou de s'y entraîner en Europe : des vitesses pareilles à des altitudes pareilles... impossible chez nous... Jé vois Monsieur COEME négocier notre participation permanente à RED FLAG...

Un agresseur nous "tombe dessus". Réaction, virages serrés "G's", Flares, il se fait coincer par la paire qui vole derrière. "Ils" ne nous auront pas cette fois-ci.

Droit devant, Student Gap, sortie de zone. Le jeu est fini. Une autre bataille commence : le retour vers NELLIS. Pourvu que je ne rate aucun "Call", c'est encore le Texan avec... Non, c'est le gars que je comprends, il parle doucement, lui. C'est presque un monologue. Il dirige les différentes formations, impose des vitesses...ça c'est du contrôle... Nous arrivons en vue de la base. Surtout ne pas manquer les informations qui nous concerne dans le flot ininterrompu d'instructions de la tour de contrôle. Au break ou en base leg, on sait enfin sur quelle piste on doit atterrir. Les roues touchent le sol, la partie vol de la mission se termine. Mais il reste encore une partie très importante : le debriefing.

Tout de suite, les responsables du Mission Monitoring, qui ont suivi de près la mission grâce au RFMDS, viennent vers nous et nous commentent à chaud ce qu'ils ont observé et comparent avec nos dires et surtout nos cassettes vidéos qui, elles, ne savent pas mentir... La mission est analysée avec le leader de la section, les résultats ainsi que les leçons apprises, bonnes ou mauvaises, sont annotées. Tous les chasseurs-bombardiers se rendent ensuite dans une petite salle où ils pourront revivre leur vol et constater de visu ce qui a et ce qui n'a pas bien "marché" dans les tactiques globales ou dans l'exécution d'une phase bien précise. Les chasseurs font de même dans une autre salle.

Pendant ce temps, le Lieutenant ORY prépare déjà les cartes pour la mission suivante ou celles de l'autre shift, toujours de manière précise et efficace. Son travail fut très apprécié par tous, même si ce dernier lui coûtait comme à nous au moins dix heures par jour. Etonnant qu'il n'ait pas demandé son posting vers... la chasse, où, comme vous le savez, c'est beaucoup plus...relax au niveau préparation.

Vient ensuite le "Mass debriefing" où tous les participants du shift se retrouvent et revoient l'ensemble de la mission. Chaque leader présente les résultats obtenus et critique l'ensemble du dispositif. On dénombre le nombre d'avions arrivés sur l'objectif, ceux rentrés à la base, ceux "abattus" par les missiles air-sol ou air-air, etc...

Après ce debriefing de ± 1 heure, on souffle un peu et on jette un oeil sur la mission suivante ...

La journée du shift du matin se déroule de la manière suivante :

La veille	: 15.30	: Mission Planning Meeting
	16.30	: Mission Director Meeting
	17.00-18.00	: Préparation de la mission en section

Le jour même : 06.30 : Départ de l'hôtel et petit déjeuner (sur base)
07.15-08.15 : Mass Mission Planning
+09.00 : Départ vers les avions
-10.00-11.30 : Mission
11.30-12.30 : Debriefing en section et lunch
12.30-13.15 : Debriefing chasseurs-bombardiers (RFMDS)
13.30-14.30 : Mass debriefing

La journée est bien remplie. Mais à l'opposé de ce qui se passe chez nous (ou "bij ons") tout est plus cool. Toute l'énergie est focalisée sur la mission. Pas de contrainte extérieure à la mission, pas de papiers, pas de course urgente. Chaque job a son artisan, chaque pièce du puzzle est en place, chaque pierre de l'édifice est solide, chaque homme est motivé, donc efficace.

Chacun oeuvre de son mieux pour que tous les avions prévus volent. Quelle effervescence sur la ligne lors du stand-up ! les Crew Chiefs ont bichonné leur avion, les armuriers surveillent l'acceptance et sont fiers de leur loading, le Fred sautille d'un avion à l'autre pour voir si tout va bien ; oui, le "Haer Quick" a été bien loadé ; oui le fuel correspond ; oui le FCC fonctionne cette fois-ci. La servicibilité fut très bonne.

Du côté pilote, une seule défection de dernière minute. Le leader du jour, le Commandant RENARD, se voyant contraint d'annuler son vol, cloué au sol par un médecin... hollandais, pour cause de sinus ne supportant pas l'air conditionning... ni les Hollandais...

Mais le RED FLAG n'est pas seulement tout cela. C'est encore mieux ! Car malgré les heures passées au boulot, il en reste encore pour profiter de l'environnement élargir nos horizons. Les "indems" étant plus que raisonnables et les prix des restos de LAS VEGAS encore plus, chacun pouvait le soir découvrir les richesses de la cuisine américaine ou exotique et apprécier autre chose que le fast food si tristement célèbre. A condition toutefois de ne pas commander de "Texan Steak".

Lorsqu'on désire un T-bone ou ne manger qu'une salade à 60 \$ lorsque le Général TERRASSON nous offre le Mouton-Cadet (vous connaissez sans doute : on fait l'total et on divise par 14. Duur, duur...).

Les soirées étaient relativement courtes, vu les activités exigeantes du lendemain. Sauf bien sûr le vendredi et le rassemblement traditionnel au Mess pour le "TGIF drink" (Thank God It's Friday). De quoi oublier le stress de toute une semaine : piteher, bourbon n' coke, pop corn et Dianes Chasseresses ; pour tous les âges..., surtout pour les liègeois...

Les week-ends furent mis à profit pour visiter les environs. Les "environs" étant bien sûr à l'échelle américaine, la conception des distances dans l'Ouest étant fort différente de la nôtre. Les excursions préférentielles, en bus, en car, en voiture ou en avion. furent Disneyland, Death Valley, Universal Studios, le Grand Canyon, le Mexique, le San Diego Zoo, Los Angeles et le Hard Rock Café, en passant par les plages de Californie où il ne fait pas bon de tomber endormi. Le soleil y est "Fox One Capable, demandez à J.C. !

Certains d'entre nous eurent aussi la chance de vivre le retour du Golfe de huit F-117, les fameux avions "stealth". Cérémonial tout en "Red White and Blue", accueil des héros sur fond du "Star Spangled Banner", l'hymne national américain. Américains, fiers de l'être et se reconnaissant dans l'accomplissement du travail bien fait. Retour des guerriers vainqueurs, étreintes, émotion, reconnaissance d'une nation pour l'élite de ses enfants.

Le Golfe, c'était pas le RED FLAG, mais tous ceux qui en revenaient ce jour-là avaient eu précédemment "leurs" dix premières missions. Une comme wingman, une fois comme leader et certainement une fois comme "Package Lead". Avis à notre Etat-Major...

LE "FERRY FLIGHT"

La grande aventure du RED FLAG ne se termina pas avec la dernière mission du vendredi 12 avril. Le redéploiement vers la Belgique devait encore avoir lieu.

Les Commandants DE WEIRDT, DEWAEL et RENARD furent les heureux élus du tirage au sort devant désigner les pilotes qui effectueraient le convoi, trois places seulement étant réservées à FLORENNES sur les six que comptaient les quatre FA et le FB.

Les 9.000 Km furent réalisés en quatre vols sur un total de trois jours. Scénario bien orchestré : un C-130 (Belge) décollait quelques heures avant les F-16 et les recevait à l'escale, un autre C-130 (norvégien celui-là) décollait après le dernier F-16 et jouait le rôle de "camion balai", en cas de déroutement, avant de rejoindre aussi l'escale.

Les formations de F-16 se suivaient à 15 minutes d'intervalle. Dans l'ordre : Norvégiens, Belges, Danois et Hollandais. A 12.000 mètres d'altitude à Mach .85 (+ 900 Km/H) des paysages nouveaux défilaient sous nos yeux.

Premier vol, le lundi 15 avril : NELLIS - WRIGHT PATTERSON (OHIO) au sud des grands lacs. Vol de 03.07 Hr, sans histoire qui nous fit survoler le Colorado et les Rocky Montains, le Nouveau Mexique, le Missouri, etc...

Un bon steak "two for one", une bonne nuit de repos et le lendemain nous partions pour GOOSE BAY après avoir déjà absorbé trois heures de décalage horaire.

Domage pour QUEBEC et le St Laurent, une couche épaisse nous prive du spectacle. A mi-chemin, le ciel s'éclaircit : étrange paysage que ce Nord-Est du Canada, immense désert vert foncé pénétré de taches blanches de milliers de petits lacs gelés.

GOOSE BAY, c'est pas la Californie. La température y est voisine des - 15°C, mais le spectacle est magnifique : ciel bleu profond contrastant avec le blanc éclatant de la neige durcie, petites cabanes de bois aux cheminées fumantes et cette lumière intense qu'on ne voit qu'à ces latitudes ! Il doit y faire beau voler, mais les Allemands, les Anglais et ... les Hollandais y sont déjà.

Encore une heure de "Jet Lag" récupérée chez nos hôtes d'Outre-Moerdijk. Pas d'essuie après la douche, les draps de lit suffiront. Séance d'habillement spécial ce mercredi matin, il nous faut en effet traverser l'Atlantique, avec une escale à KEFLAIRK (Islande). L'external check et le loading des "ECM Pods" se font sous une bise glaciale. Chacun ensuite enfile les sous-vêtements, la combinaison étanche, la "G Suit" et la veste de vol : il ne ferait pas bon tomber en mer par ces températures, le pêcheur de Pierre Loti ne sort même pas par ce temps là...

02.50 Hr de vol au dessus des flots glacés en effleurant la pointe Sud du Groenland. En monomoteur. Il faut être dingue nous disent les copains de la SABENA...

On ne peut pas s'empêcher de penser, toute proportion gardée, à LINDBERGH, à ST EXUPERY. C'est un peu l'aventure aussi. Mais dans un avion climatisé, confortablement assis (même si les fesses à l'arrivée auront la forme du siège...), avec un système de navigation qu'ils n'avaient pas. Mais s'il "arrivait quelque chose" ? Pour le moral, un avion de sauvetage Danois a décollé avant nous de GOOSE BAY et suit notre route. Nous le rattraperons à mi-chemin et sommes en liaison radio avec lui. Si par malheur l'un de nous devait s'éjecter, sa mission serait de le repérer et lui larguer deux grands dinghies reliés entre eux par une corde, "Up Wing", de telle manière que l'infortuné puisse agripper cette corde et se hisser dans un canot plus confortable et mieux équipé que celui qui se trouve dans le F-16.

Heureusement, tout se passe sans problème. L'escale de REFLAIRK est rapide. Tous les chevaux ont envie de rentrer bien vite, maintenant que l'écurie n'est qu'à 02.30 Hr de vol... Nos mécanos mettent les bouchées doubles. Les norvégiens traînent au B.X., tant pis, l'ordre sera bouleversé et nous décollons, les premiers après seulement une escale d'une heure et demi.

Tout dans ce dernier vol est pour nous : Eole nous gratifie d'un vent de 165 Km/H qui nous pousse à 18 Km à la minute ; les contrôleurs aériens Britanniques doivent se douter de notre impatience : ils nous autorisent à tracer une ligne droite du Nord de l'Ecosse à TERNEUZEN...

Mais il y a bien longtemps... qu'on n'a plus tiré un p'tit loop.

Close formation GO !

20.50 Hr, mercredi 17 avril. Clear for a pass. Clear to land. Retour des guerriers, étreintes, émotion... la routine.

M. DE WEIRDT
Cdt Avi

MAGASIN VTB
 CRAVATE 500-
 ÉCUSSON POUR BLAZER 500-
 -- SUR BOIS 500-
 INSIGNE DE REVERS 350-
 AUTOCOLLANT 25-
 LIVRE DU MICH' 100-

MAGASIN VTB

CRAVATE 500-
 ÉCUSSON POUR BLAZER 500-
 -- SUR BOIS 500-
 INSIGNE DE REVERS 350-
 AUTOCOLLANT 25-
 LIVRE DU MICH' 100-

MAGASIN VTB
 CRAVATE 500-
 ÉCUSSON POUR BLAZER 500-
 -- SUR BOIS 500-
 INSIGNE DE REVERS 350-
 AUTOCOLLANT 25-
 LIVRE DU MICH' 100-

MAGASIN VTB
 CRAVATE 500-
 ÉCUSSON POUR BLAZER 500-
 -- SUR BOIS 500-
 INSIGNE DE REVERS 350-
 AUTOCOLLANT 25-
 LIVRE DU MICH' 100-