



SENIOR AVIATORS'
ASSOCIATION

Driemaandelijks tijdschrift van de 'Vieilles Tiges' van de Belgische luchtvaart

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge



GAMA

(GROUPEMENT AÉRIEN MILITAIRE D'AFRIQUE)

De oorsprong van het 349 (Belgian) Squadron RAF
Aux origines du 349 (Belgian) Squadron RAF

De evolutie van de vliegtuigbewapening (V)
L'évolution de l'armement aérien (V)

Aviation in Congo

Léopold Mouzon & Jean-Pierre Nibelle
"Shot down above Mozambique"

N° 1-2023

44^{ste} jaar
januari-februari-maart
Driemaandelijks
44^{ème} année
janvier-février-mars
Trimestriel
P605174
ISSN 2466-8923

Jean-Pierre Gilson
Terug naar Congo - Retour au Congo

www.vieillestiges.be

Cotisations - Lidgelden

	VTB uniquement Enkel VTB	VTB + MdA* VTB + HdV*
Belgique - België		
Membres Leden	€ 30,00	€ 40,00
Veuves Weduwen	€ 15,00	€ 25,00
Etranger - Buitenland		
Membres Leden	€ 40,00	€ 50,00
Veuves Weduwen	€ 20,00	€ 30,00
Webzine - Belgique & étranger - België & buitenland		
Membres Leden	€ 25,00	€ 35,00
Veuves Weduwen	€ 12,50	€ 22,50
*MdA / HdV: Maison des Ailes / Huis der Vleugels		

Il vous est bien sûr toujours loisible d'arrondir votre cotisation par un don qui sera reçu avec gratitude, don qui sera destiné à soutenir des œuvres sociales.

U kunt uw betaling uiteraard altijd afronden met een gift die we zullen gebruiken om sociale initiatieven te steunen. We zullen uw gift met dank aanvaarden.

Compte bancaire VTB Bankrekening:
IBAN BE23 2100 6199 6691 - BIC GEBABEBB
de / van V.T.B. asbl-vzw,
rue Montoyerstraat 1/13,
1000 Bruxelles - Brussel

Secrétariat - Secretariaat:
Esdoornlaan 33, B-1850 Grimbergen
Tel 02 251 33 10 - VTB.secretary@gmail.com

Afin d'éviter des frais de rappel et de faciliter la tâche des trésorier et secrétaire, il vous est demandé de renouveler automatiquement votre cotisation avant le 1^{er} janvier de chaque année. **Un ordre permanent auprès de votre banque vous permettra de ne plus y penser ou de l'oublier.**

Om herinneringskosten en extra werk voor de penningmeester en secretaris te voorkomen, willen we u vragen uw lidmaatschap automatisch te hernieuwen voor 1 januari. Een permanente betaalopdracht aan uw bank maakt het gemakkelijker om dit niet meer te vergeten...

Inhoud van magazine 1-2023

Het woordje van de voorzitter	04
Boetiek	06
Agenda	07
Overlijdens	07
Jaarlijks banket	08
Welkom aan nieuwe leden	09
Gewone algemene ledenvergadering - 08 maart 2023 - Oproep	09
This is your secretary speaking...	10
GAMA - De oorsprong van het 349 (Belgian) Squadron RAF	12
Shot down above Mozambique - Léopold Mouzon & Jean-Pierre Nibelle	26
Na 10 jaar Luchtmacht, terug naar Congo - Jean-Pierre Gilson	35
De evolutie van de vliegtuigbewapening - V	46
1923 – 2023, 100 years SABENA	64

Sommaire du magazine 1-2023

Le mot du président	04
Boutique	06
Agenda	07
Décès	07
Banquet annuel	08
Bienvenue aux nouveaux membres	09
Assemblée générale ordinaire - 08 mars 2023 - Convocation	09
This is your secretary speaking...	10
GAMA - Aux origines du 349 (Belgian) Squadron RAF	12
Shot down above Mozambique - Léopold Mouzon & Jean-Pierre Nibelle	26
Après 10 ans à la Force Aérienne, retour au Congo - Jean-Pierre Gilson	35
L'évolution de l'armement aérien - V	46
1923 – 2023, 100 years SABENA	64



De oorsprong van het 349 (Belgian) Squadron RAF

GAMA

(GROUPEMENT AÉRIEN MILITAIRE D'AFRIQUE)

Aux origines du 349 (Belgian) Squadron RAF



Jean Buzin

Vertaling: Bruno Ceuppens & Pedro Buyse

In verschillende artikelen die onlangs in het magazine zijn verschenen, worden aan de hand van persoonlijke ervaringen verschillende episodes van de postkoloniale geschiedenis van het voormalige Belgische Congo beschreven. Misschien minder bekend in onze luchtvaartwereld is de mislukte poging van de Belgische regering in Londen tijdens de Tweede Wereldoorlog om na het debacle van mei 1940 vanuit onze kolonie opnieuw een Belgische militaire luchtvaart op te richten. Hoewel niet succesvol, was deze zet toch de aanleiding voor de oprichting van het 349 (Belgian) Squadron in het luchtruim boven Afrika

Différents articles publiés récemment dans le magazine ont évoqué, au travers d'expériences personnelles, plusieurs épisodes de l'histoire postcoloniale de l'ex Congo belge. Moins connu peut-être dans notre milieu aéronautique, est celui qui a vu, au cours de la Deuxième Guerre mondiale, la tentative avortée menée par le gouvernement belge de Londres de recréer, à partir de notre colonie, une aviation militaire belge après la débâcle de mai 1940. Bien que sans succès, cette démarche sera néanmoins à l'origine de la création du 349 (Belgian) Squadron sous le ciel d'Afrique.

Voorwoord

Op 31 oktober 1940 komt met de oprichting in Londen van een wettige Belgische regering in ballingschap een einde aan een periode van onzekerheid over de positie van België in het conflict dat wereldomvattend zou worden. Deze late datum is vooral het gevolg van het uitstel, de besluiteloosheid en de interne conflicten die de regeringsploeg ondermijnen na de nederlaag van mei 1940.

Na de breuk met Koning Leopold III die op 25 mei 1940 te Wijnendaele heeft plaatsgevonden, hebben het vertrek van onze ministers naar Frankrijk en hun uitdrukkelijke wens om de strijd aan de zijde van onze bondgenoten voort te zetten, enige hoop gegeven aan de onderdelen van ons leger en in het bijzonder aan die van de Militaire Luchtvaart (Mil Aé) die zich naar Frankrijk hebben teruggetrokken. De ineenstorting van het Franse leger en de aankondiging, op 17 juni, van het verzoek tot wapenstilstand van de regering Pétain hebben deze hoop de bodem ingeslagen en de ministers ontredderd achtergelaten.

Op 18 juni geeft de Belgische regering, die zich in Bordeaux had teruggetrokken, de minister van koloniën, Albert De Vleeschouwer, de volledige uitvoerende en wetgevende macht over Belgisch Kongo om de Belgische kolonies uit de greep van de vijand te redden. Hij bereikt Lissabon,

Minister of Colonies
Albert De Vleeschouwer.

Préambule

Le 31 octobre 1940, la mise en place à Londres d'un gouvernement belge légal, en exil, marque la fin d'une période d'incertitude quant à la position de la Belgique dans le conflit qui deviendra mondial. Cette date tardive est avant tout le résultat des atermoiements, des indécisions et des conflits internes qui ont miné l'équipe gouvernementale à la suite de la défaite de mai 1940.

Après la rupture avec le roi Léopold III consommée à Wijnendaele le 25 mai 1940, le départ de nos ministres pour la France et leur volonté affichée de poursuivre la lutte aux côtés de nos garants avait redonné quelque espoir aux éléments de notre armée et en particulier à ceux de l'Aéronautique Militaire (Aé Mil) repliés en France. L'effondrement de l'armée française et l'annonce, le 17 juin, de la demande d'armistice du gouvernement Pétain avait ruiné cet espoir et laissé les ministres désespérés.

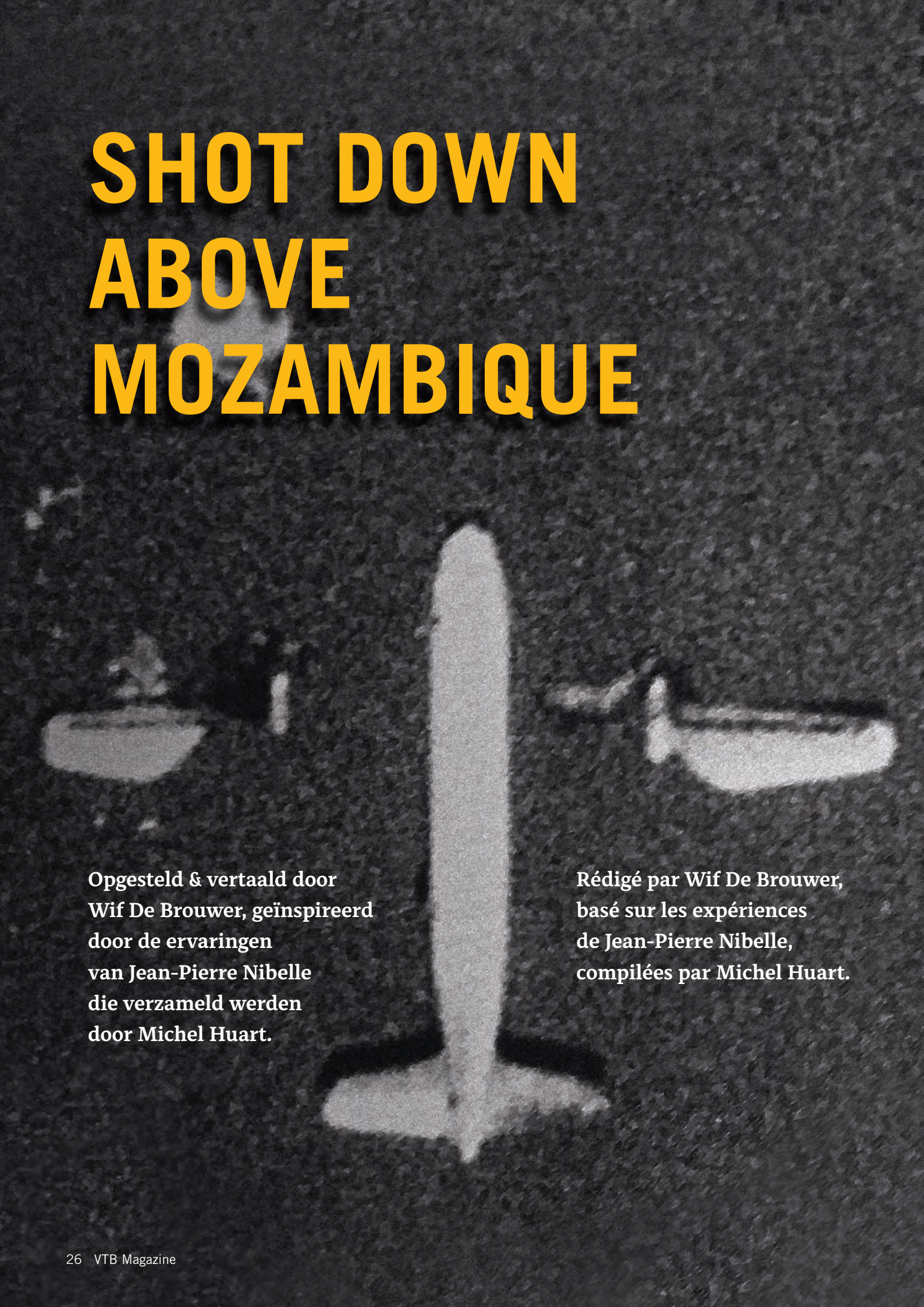
Le 18 juin, le gouvernement belge replié à Bordeaux va, dans le but de sauver les colonies belges de l'emprise ennemie, investir le ministre des Colonies Albert De Vleeschouwer des pleins pouvoirs exécutifs et législatifs sur le Congo belge. Il gagne Lisbonne, débarque à Londres le 4 juillet et fait savoir aux autorités britanniques que la Belgique était prête à inclure les ressources du Congo dans l'effort de guerre



ontscheept op 4 juli in Londen en deelt de Britse autoriteiten mee dat België bereid is de rijkdommen van Kongo in de geallieerde oorlogsinspanning op te nemen en aldus tegemoet te komen aan de wensen van het Imperium, dat onze kolonie als een strategische troef van primordiaal belang beschouwt. Hij neemt ook de wind uit de zeilen van

allié répondant ainsi aux souhaits de l'Empire qui considérerait notre colonie comme un enjeu stratégique de première importance. Il coupe aussi l'herbe sous le pied à la tentative de constitution d'un gouvernement belge en exil menée de concert par le ministre de la Santé publique Marcel-Henri Jaspar et le parlementaire Camille Huysmans. Marcel-Henri

SHOT DOWN ABOVE MOZAMBIQUE



Opgesteld & vertaald door
Wif De Brouwer, geïnspireerd
door de ervaringen
van Jean-Pierre Nibelle
die verzameld werden
door Michel Huart.

Rédigé par Wif De Brouwer,
basé sur les expériences
de Jean-Pierre Nibelle,
compilées par Michel Huart.

Bij het heengaan van Pol Mouzon in april 2018 hebben we in ons magazine 3-2018 een artikel gewijd aan deze RAF-ancien die een uitzonderlijke loopbaan achter de rug had. Na zijn militaire loopbaan in de Mil Aé, RAF en BAF, was Pol zeer actief in onze voormalige kolonie. Eén van zijn meest markante ervaringen tijdens zijn verblijf in Congo, was zijn gevangenschap in Mozambique na een noodlanding met een C-54 op een zandbank van de Zambezi stroom. Vandaag brengen we u een meer gedetailleerd relaas van deze gebeurtenis, ons bezorgd door zijn copiloot, Jean-Pierre Nibelle.

A la suite du décès de Pol Mouzon en avril 2018, nous avons consacré un article dans notre magazine 3-2018 à cet ancien de la RAF, à la carrière exceptionnelle. Après sa période opérationnelle à l'Aé Mil, RAF et à la BAF, Pol a été très actif dans notre ancienne colonie. L'un des événements les plus marquants de son séjour au Congo est sans nul doute sa captivité au Mozambique, après l'atterrissage d'urgence effectué avec son C-54 sur un banc de sable du fleuve Zambèze. Nous vous proposons aujourd'hui un récit plus détaillé de cet événement qui nous a été transmis par son copilote de l'époque, Jean-Pierre Nibelle.

Léopold Mouzon in Aé Mil uniform, picture more than likely taken during his re-training in the RAF during WW2.



Context

In de tweede helft van de jaren 60 had Ian Smith de unilaterale onafhankelijkheid van Zuid-Rhodesië uitgeroepen, vandaag gekend als Zimbabwe. Het statuut van onafhankelijk land onder de regering van Ian Smith werd nooit erkend door de internationale gemeenschap en de Verenigde Naties kondigen een handelsembargo af.

Embargo's worden vaak omzeild en zo wordt TRANSAIR, de maatschappij waar Pol Mouzon en zijn copiloot J.P. Nibelle op dat ogenblik actief waren, betrokken in het transport van vlees tussen Salisbury (vandaag Harare) en Lubumbashi. Noteren we ook de uiterst gespannen relatie tussen Zuid-Rhodesië en Mozambique. Dit laatste land was pas in 1975 onafhankelijk

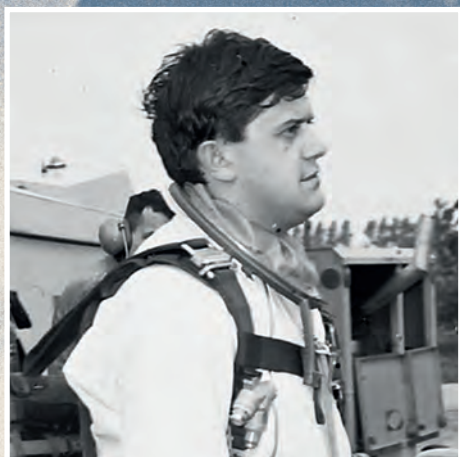
Le contexte

Au cours de la seconde moitié des années 1960, Ian Smith déclare l'indépendance unilatérale de la Rhodésie du Sud, connue aujourd'hui sous le nom de Zimbabwe. Le statut de pays indépendant sous le gouvernement de Ian Smith n'a jamais été reconnu par la communauté internationale et les Nations Unies ont décrété un embargo commercial.

Les embargos sont souvent contournés, et c'est ainsi que TRANSAIR, la compagnie dans laquelle Pol Mouzon et son copilote J.P. Nibelle opèrent à l'époque, est impliquée dans le transport de viande entre Salisbury (aujourd'hui Harare) et Lubumbashi. Notez également les relations extrêmement tendues entre la Rhodésie du Sud et le Mozambique. Ce dernier

Getuigenis van Jean-Pierre Gilson - Deel 2

Na 10 jaar Luchtmacht, terug naar Congo



Michel Mandl

Vertaling:

Wilfried De Brouwer

Témoignage de Jean-Pierre Gilson – 2e partie

Après dix ans à la Force Aérienne, retour au Congo

Een eerste gedeelte van deze getuigenis is verschenen in ons magazine 3-2022. Het ging vooral over de ervaringen van J.P. Gilson in het begin van zijn Luchtmacht loopbaan waaronder zijn verblijf van vijf maanden in de FATAC in het toenmalige Zaïre. Op het einde van het interview heeft J.P. toegegeven dat hij, naast het luchtvaartvirus, nog een ander virus had opgedaan: het virus ya Congo.

Une première partie de ce témoignage est parue dans notre magazine 3-2022. Il s'agissait principalement des expériences de J.P. Gilson au début de sa carrière à la Force Aérienne, notamment son séjour de cinq mois à la FATAC, dans ce qui était alors le Zaïre. À la fin de cette interview, J.P. a admis qu'en plus du virus de l'aviation, il avait contracté un autre virus : le virus ya Congo.

MM: *Dus u verliet Florennes voor Beauvechain in de zomer van 1966. Zelf kwam ik in mei bij het 2 smaldeel aan en ik herinner me dat ik je een paar keer zag bij de ochtendbriefing van de vlieggroep. Op dat moment was Florennes met zijn F-84F, de basis om vliegervaring op te doen met het oog op een overstap naar de F-104 in Beauvechain of Kleine-Brogel. Dus je had de 1.000 uur in totaal, om de conversie te doen op Starfighter?*

J.P.: Niet echt, maar bij toeval ontmoette ik mijn vroegere OSN (commandant vlieggroep), kolonel Pol Dewulf, tijdens een lunch en ik kon hem influisteren dat ik geïnteresseerd was in een overplaatsing naar Beauvechain. Nadat ik paarleider en vervolgens sectieleider was geworden, had ik het gevoel dat ik alle aspecten van de jachtbommenwerpertaak had meegemaakt. Bovendien evolueerde de geest van het “Eerste” (Smd, nvdr) op een manier die mij niet beviel (maar dat is een ander verhaal). Een maand later pakte ik mijn koffers om een overgangscursus op F-104 te volgen.

Dus verscheen ik op Beauvechain met mijn 910 uur en werd de eerste piloot die overstapte naar de F-104 zonder de vereiste 1.000 uur.

MM: *Was je niet teleurgesteld dat je deze keuze hebt gemaakt?*

J.P.: Helemaal niet. Integendeel.

Ik maakte mijn eerste vlucht in de TF-104, de tweezitter, op 23 augustus 1966 en de sensaties die ik voelde bij het besturen van die machine liggen me nog vers in het geheugen.

Onnodig te zeggen dat die eerste start meer dan indrukwekkend was, vanwege de kracht van de motor en het gevoel een schop onder de kont te krijgen bij het inschakelen van de naverbrander na het loslaten van de remmen. En ook de enorme versnelling die volgt, waardoor opstijgen mogelijk is in ongeveer vijftien seconden.

Persoonlijk hield ik van de F-104, ik aanbad hem, en heb er een onuitwisbare herinnering aan overgehouden, die me tot het einde zal bijblijven. Niets zal dit ooit uit mijn geheugen wissen. Destijds was de Starfighter zeker een revolutionair vliegtuig! Niets te maken met de lompe F-84F die me zoveel plezier gaf.

MM: *Maar in dewelke je er bijna om het leven kwam?*

J.P.: Ahem! Dat klopt. Een jeugdige vergissing... Ook hier heb ik een zeer levendige herinnering aan, maar dat komt door de grote angst die ik voelde tijdens deze vlucht. Ik vloog met volle tanks... geen enkele “ancien” wilde een F-84F in deze configuratie omdat, zoals we het graag noemden, het vliegtuig vloog “als een strijkijzer”. Dus het waren de groentjes, ik in dit geval, die deze prachtige machine erfden...

Het gebeurt tijdens een navigatie op lage hoogte. Na ongeveer een kwartier zag ik een andere “F” verschijnen,

MM : *Tu quittes donc Florennes pour Beauvechain au cours de l'été 1966. Personnellement, j'arrive au mois de mai à la 2 escadrille et je me souviens de t'avoir aperçu quelques fois au briefing matinal du groupe de vol. À ce moment, Florennes est avec son F-84F, la base de mûrissement en vue d'un passage sur F-104 à Beauvechain ou Kleine-Brogel. Tu avais donc les 1.000 heures, grand total, pour passer sur Starfighter ?*

J.P. : Pas vraiment, mais le hasard a voulu que je rencontre mon ancien commandant du groupe de vol (OSN), le Colonel Pol Dewulf, au cours d'un déjeuner et que je puisse lui faire part de mon intérêt pour une mutation à Beauvechain. Devenu pair leader, puis section leader, j'estimais avoir fait le tour de la question de la mission de chasseur-bombardier. En outre, l'esprit de la « première » (Esc, ndlr) évoluait d'une façon qui ne me plaisait guère (mais ça, c'est une autre histoire). Un mois plus tard, je faisais ma valise pour aller suivre un cours de transition sur le F-104.

Je me suis donc pointé à Beauvechain avec mes 910 heures de vol et suis devenu le premier pilote à passer sur F-104 sans avoir les 1.000 heures requises.

MM : *Tu n'as pas été déçu d'avoir fait ce choix ?*

J.P. : Nullement. Bien au contraire.

J'ai effectué mon premier vol en TF-104, le biplace, le 23 août 1966 et les sensations ressenties aux commandes de l'engin me sont, encore aujourd'hui, parfaitement présentes à l'esprit.

Inutile de dire que ce premier décollage fut plus qu'impresionnant, par la puissance du moteur et l'impression de recevoir un coup de pied au cul lorsqu'on passe en postcombustion après avoir lâché les freins. Et aussi la formidable accélération qui s'ensuit rendant le décollage possible en une quinzaine de secondes.

J'ai personnellement beaucoup aimé, adoré devrais-je dire, le F-104 et j'en ai gardé un souvenir impérissable, qui restera en moi jusqu'à la fin. Rien ne pourra en venir à bout. À son époque, le Starfighter était un avion définitivement révolutionnaire !!! Plus rien à voir avec le poussif F-84F qui m'avait pourtant procuré tant de plaisir.

MM : *Mais dans lequel tu as bien failli rester, comme tu as déjà eu l'occasion de me le raconter ?*

J.P. : Hum ! C'est exact. Erreur de jeunesse... Ici aussi, j'en ai gardé un souvenir très vivant, mais c'est dû à la grande frayeur ressentie lors de ce vol effectué en « Full », c'est-à-dire avec des bidons pleins... Aucun « ancien » ne voulait de cet avion car, comme nous aimions à le dire, dans cette configuration, le F-84F volait « comme un fer à repasser ». C'est donc la bleusaille, moi en l'occurrence, qui hérita de cette merveilleuse machine...

De evolutie van de vliegtuigbewapening

Lionel Gabriel, Ir (LG)
Technische aspecten

Wilfried De Brouwer (WDB)
Operationele aspecten



A USAF F-22 fires an AIM-120 AMRAAM (© USAF)

L'évolution de l'armement aérien

Lionel Gabriel, Ir (LG)
Aspects techniques

Wilfried De Brouwer (WDB)
Aspects opérationnels

Traduit par Lionel Gabriel,
André Perrad & Mich De Weirtdt

Deel 5: De lucht-luchtbewapening na WO2

1. Ter inleiding

Na de overgave van Nazi-Duitsland bleef de atmosfeer tussen de “overwinnaars” van WO2 uiterst gespannen. De Westerse landen zagen met argwaan het communisme oprukken in die landen die door de Sovjet-Unie “bevrijd” waren en het gevaar was reëel dat dit virus zich verder naar het Westen zou verspreiden.

De sfeer na WO2 was dus niet te vergelijken met deze na WO1. De globale politieke toestand bleef gespannen en van totale ontwapening was geen sprake. De Westerse landen verenigden zich in een Alliantie, de NAVO. Het antwoord van Stalin liet niet op zich wachten; alle door hem gecontroleerde landen in Oost-Europa werden samen met de Sovjet-Unie verenigd in het Warschau Pact. De Koude Oorlog was begonnen en er werd letterlijk een ijzeren gordijn gebouwd tussen de twee blokken die met getrokken messen tegen mekaar stonden.

Als gevolg, en in tegenstelling tot de situatie na WO1, ging de ontwikkeling van nieuwe wapensystemen verder op het elan van de ervaringen tijdens WO2.

In de twee volgende afleveringen bespreken we de evolutie van de vliegtuigbewapening en aanverwante wapensystemen na WO2. We beginnen met de luchtverdediging.

2. Het luchtverdedigingsconcept tijdens de Koude Oorlog (WDB)

In een eerste reactie op de agressieve houding van Stalin keken de Westerse landen uit naar een verbetering van de luchtverdediging. Aangezien het onmogelijk geacht werd om de volledige grens tussen Oost en West, en ook de belangrijkste steden te verdedigen met luchtdoelartillerie werd vooral uitgekeken naar jachtvliegtuigen.

De schroefvliegtuigen werden vervangen door jets, die aan een merkkelijk hogere snelheid konden opereren. Jets hadden echter een groot nadeel; wegens het hoger verbruik verminderde de *sustainability*, ze konden minder lang in de lucht blijven. Er waren dus veel vliegtuigen nodig en, wegens de eerder beperkte actieradius, meerdere vliegbasissen. Echter, de naoorlogse budgetten lieten niet toe om een sluitend verdedigingssysteem op te bouwen.

Cinquième partie : L'armement air-air après la Seconde Guerre mondiale

1. En guise d'introduction

Après la capitulation de l'Allemagne nazie, le climat entre les « vainqueurs » de la Seconde Guerre mondiale est resté extrêmement tendu. Les pays occidentaux voient avec méfiance le communisme progresser dans les pays « libérés » par l'Union soviétique, et il y a un réel danger que ce virus se propage davantage à l'Ouest.

L'atmosphère après la Seconde Guerre mondiale n'est donc pas comparable à celle de la Première Guerre mondiale. La situation politique mondiale reste tendue et il n'est pas question de désarmement total. Les pays occidentaux s'unissent au sein d'une Alliance, l'OTAN. La réponse de Staline ne se fait pas attendre : tous les pays d'Europe de l'Est qu'il contrôle sont réunis avec l'Union soviétique dans le Pacte de Varsovie. La guerre froide a commencé et un rideau de fer est littéralement construit entre les deux blocs qui s'affrontent à couteaux tirés.

En conséquence, et contrairement à la situation après la Première Guerre mondiale, le développement de nouveaux systèmes d'armes se poursuit sur la lancée des expériences de la Deuxième Guerre mondiale.

Dans les deux prochains épisodes, nous abordons l'évolution de l'armement des avions et des systèmes d'armes connexes après la Seconde Guerre mondiale. Nous commençons par la défense aérienne.

2. Le concept de défense aérienne pendant la guerre froide (WDB)

Dans une première réaction à l'attitude agressive de Staline, les pays occidentaux cherchent à améliorer la défense aérienne. Comme il est estimé impossible de défendre toute la frontière entre l'Est et l'Ouest ainsi que les principales villes avec de l'artillerie anti-aérienne, on se tourne en priorité vers les avions de chasse.

Les avions à hélice sont remplacés par des jets qui peuvent intervenir à des vitesses considérablement plus élevées. Cependant, les avions à réaction présentent un inconvénient majeur : en raison d'une consommation plus élevée, leur endurance diminuait, ils ne pouvaient pas rester en l'air aussi longtemps. On a donc besoin de nombreux avions et, en raison de leur rayon d'action plutôt limité, de nombreuses