



PIONNIERS
ET ANCIENS
DE L'AVIATION

PIONNIERS
EN OUDGEDIENDEN
VAN DE LUCHTVAART

Het driemaandelijks tijdschrift van de 'Vieilles Tiges' van de Belgische luchtvaart

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge



In dit nummer

Dans ce numéro

**Herinneringen aan
een uitstapje naar het Noorden**

**Souvenirs d'une balade
dans le nord**

**Luchtvaart in Oost-Europa
na het Sovjet tijdperk**

**L'aéronautique en Europe de l'Est
après la période soviétique**

N° 2-2019

40^{ste} jaar
April - mei - juni

40^{ème} année
Avril - mai - juin

Driemaandelijks - Trimestriel - P605174

ISSN 2466-8923

COLD WAR (VI)

www.vieillestiges.be



PIONNIERS
ET ANCIENS
DE L'AVIATION

PIONNIERS
EN OUDGEDIENDEN
VAN DE LUCHTVAART

Publication trimestrielle
éditée par l'ASBL
Les Vieilles Tiges
de l'Aviation belge
Société Royale

Editeur responsable
Wilfried De Brouwer

Lay out
Benoit Goffart

Siège social
La Maison des Ailes
Rue Montoyer 1 Boîte 13
1000 Bruxelles

Driemaandelijks tijdschrift
uitgegeven door de VZW
De 'Vieilles Tiges'
van de Belgische Luchtvaart
Koninklijke Vereniging

Verantwoordelijke uitgever
Wilfried De Brouwer

Lay out
Benoit Goffart

Maatschappelijke zetel
Het Huis der Vleugels
Montoyerstraat 1 Bus 13
1000 Brussel

Cover:

Bacau
Coll Paul Van den Hende

Conseil d'administration Raad van Bestuur

Présidents d'honneur – Erevoorzitters
Jean Kamers
02 731 1788 jeankamers@skynet.be

Michel Mandl
02 768 1606 Michel.mandl@telenet.be

Président – Voorzitter
Gerard Van Caelenberge
010 841 584 gerard.vancaelenberge@skynet.be

Vice-président – Vice-voorzitter
Rédacteur en chef – Hoofdredacteur
Wilfried De Brouwer
016 620 563 airman@skynet.be

Vice-président – Vice-voorzitter
Pierre Léonard
010 844 107 pierre.leo@skynet.be

Secrétaire général – Secretaris-generaal
Didier Waelkens
02 251 3310 vtb.secretary@gmail.com

Trésorier – Penningmeester
Alex Peelaers
014 547 063 alex.peelaers@telenet.be

Webmaster
Jacques de Kroes
011 782 853 inkeja@skynet.be

Administrateurs - Beheerders
Danny Cabooter
03 633 2242 stampe@skynet.be

Jean-Pierre Decock
02 426 6717 synergic@skynet.be

Michel Dillien
081 231 159 michel.dillien@skynet.be

Paul Maenhaut
016 489 456 paul.maenhaut@skynet.be

Louis Jeangout
081 813 303 louis.jeangout@scarlet.be

Michel Leclaire
02 784 20 23 michel.leclaire@skynet.be

Léon Stenuit
081 263 354 l.stenuit@skynet.be

Paul Van den Hende,
0495 851 019 paul.vandenhende@skynet.be

Cotisations - Lidgelden

	VTB uniquement <i>Enkel VTB</i>	VTB + MdA* VTB + HdV*
Belgique - België		
Membres <i>Leden</i>	€ 30,00	€ 40,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 15,00	€ 25,00
Etranger - Buitenland		
Membres <i>Leden</i>	€ 40,00	€ 50,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 20,00	€ 30,00
Webzine - Belgique & étranger - België & buitenland		
Membres <i>Leden</i>	€ 25,00	€ 35,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 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 2-2019

Het woordje van de voorzitter	04
Welkom aan nieuwe leden - Overlijdens	06
Activiteiten en agenda	07
Golftornooi 'Pelle' DARDENNE 2019	08
Outdoor at DronePort, Brustem/St Truiden	09
Dag Hammarskjöld shot down by a Fouga?	10
De Belgische luchtvaartbedrijven	18
Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden	24
Luchtvaart in Oost-Europa na het Sovjet Tijdperk	36
Evolutie van de smaldelen gevechtsvliegtuigen tijdens de Koude Oorlog (1946-1991) - Part VI	43
28 th Antwerp Stampe Fly-In	51
Important anniversaries	52



Sommaire

du magazine 2-2019

Le mot du président	04
Bienvenue aux nouveaux membres - Décès	06
Activités et agenda	07
Tournoi de Golf « Pelle » DARDENNE 2019	08
Outdoor at DronePort, Brustem/St Truiden	09
Dag Hammarskjöld shot down by a Fouga?	10
Les entreprises aéronautiques belges	18
Souvenirs d'une ballade dans le nord	24
Aéronautique en Europe de l'Est après la période soviétique	36
Évolution de nos escadrilles d'avions de combat au cours de la Guerre Froide (1946-1991) - Part VI	43
28 th Antwerp Stampe Fly-In	51
Important anniversaries	52



Het woordje van de voorzitter



Le mot du président

Beste Senior Aviators,

Het eerste trimester van 2019 zit er al op en naar goede gewoonte hebben we in de maand maart de algemene vergadering van onze vereniging georganiseerd. U vindt in de volgende uitgave van ons magazine het volledig verslag, maar ik zou hier al enkele "highlights" uit de verschillende rapporten willen onderlijnen.

De 'gezondheid' van onze vereniging schijnt zeer goed. We kregen lovende opmerkingen over de kwaliteit van onze publicaties, zowel in het VTB-magazine als op de VTB-website. Onze activiteiten, zoals het banket in Grimbergen, het golftoernooi in Florennes, het buffet in het Air Museum, het bezoek aan Sonaca, de lunch-conferenties in Beauvechain, enz.. hadden ook veel succes.

Het blijft een permanente uitdaging om jongere vliegers met onze vereniging kennis te laten maken. Daarom heeft de raad besloten om dit jaar, tijdens onze maandelijkse samenkomsten van de "tweede woensdag" in het Huis der Vleugels, promoties van de burgerluchtvaartschool van Grimbergen uit te nodigen, samen met hun militaire collega's van hetzelfde jaar. We hopen zo de banden tussen de verschillende sectoren van de Belgische luchtvaart nog wat meer aan te halen.

Dit jaar zal het ook 50 jaar geleden zijn dat dat eerste Belgische leerling-piloten hun vliegopleiding gestart zijn op Marchetti SF-260, zowel in Grimbergen als in Goetsenhoven. Wij zouden graag veel van die "pioniers" ontmoeten op woensdagmiddag 8 mei in het Huis der Vleugels, voor een drink en een lunch. U kan de uitnodiging met de praktische details verder in dit magazine vinden.

De activiteiten van 2019 zullen gekozen worden in een evenwicht tussen respect voor het verleden en interesse voor de

Chers Senior Aviators,

Le premier trimestre de 2019 est déjà derrière nous et selon nos bonnes habitudes, nous avons organisé l'assemblée générale de notre association au cours du mois de mars. J'aimerais attirer votre attention sur quelques points des différents rapports. Le compte rendu complet de l'assemblée paraîtra dans le prochain magazine.

La « santé » de notre association semble être très bonne. Nous avons reçu des commentaires élogieux à propos de la qualité de nos publications, tant pour le magazine que pour le site VTB. Nos activités, comme le banquet à Grimbergen, le tournoi de golf à Florennes, le buffet au musée de l'Air, la visite à la Sonaca, les conférences-lunch à Beauvechain, etc., ont connu un grand succès.

C'est un défi permanent que de faire connaître notre association à de plus jeunes aviateurs. C'est la raison pour laquelle, lors de nos rencontres mensuelles du deuxième mercredi à la Maison des Ailes, le conseil a décidé d'inviter cette année les promotions de l'école d'aviation civile de Grimbergen en même temps que leurs collègues militaires de la même année. Nous espérons ainsi resserrer quelque peu les liens entre les différents secteurs de l'aviation belge.

Cette année, il y aura aussi 50 ans que les premiers élèves-pilotes belges ont débuté leur écolage sur Marchetti SF-260, tant à Grimbergen qu'à Gossoncourt. Nous souhaiterions rencontrer pas mal de ces « pionniers » lors d'un drink et d'un lunch le mercredi 8 mai à la Maison des Ailes. Les détails pratiques concernant cette invitation figurent dans le présent magazine.

Les activités de 2019 seront choisies en recherchant un équilibre entre le respect pour le passé et l'intérêt pour l'avenir de notre aviation. Nous avons déjà quelques idées à ce sujet,

toekomst van onze luchtvaart. Er is al heel wat inspiratie: we voorzien als 'outdoors' activiteit van de maand augustus een bezoek aan de nieuwe Droneport in Brustem.

In dit magazine vindt u de zesde en laatste aflevering van de zeer interessante reeks van Jean Buzin over de evolutie van onze gevechtssmaldelen, vanaf het ontstaan van de Luchtmacht tot het einde van de Koude Oorlog. Maar Jean geeft het niet op. Hij heeft reeds een document klaar over de transitie van de Militaire Luchtvaart van 1935 naar de geboorte van de naoorlogse Luchtmacht. Er zijn al heel wat individuele verhalen over die periode geschreven, maar er zijn weinig publicaties die een globaal overzicht geven. We brengen u dit document vanaf ons volgend magazine in vier afleveringen.

De uitgave van fragmenten van het werk "Cent ans de technique aéronautique en Belgique" van Michel Mandl en Alphonse Dumoulin wordt ook stilaan afgerond. In dit nummer kan u het laatste artikel van deze brede schets van onze luchtvaart lezen. De besluiten van het volledige werk zullen in ons volgend magazine gepubliceerd worden.

We beginnen ook een nieuwe reeks. Het zijn de ervaringen van Liévin van Outryve d'Ydewalle als co-piloot van een H-21 helikopter, tijdens een driedaagse zending in Congo in 1964. Zijn kleurrijke stijl brengt ons in de ambiance tijdens de prille beginjaren van de onafhankelijke republiek. Zijn verhaal beslaat meerdere afleveringen en we kunnen u verzekeren dat de helikopterbemanning tijdens deze korte periode heel wat beleefd heeft. Spanning gegarandeerd!

In de nacht van 17 op 18 september 1961 is een DC-6 van de Zweedse firma Transair gecrasht tijdens de nadering van Ndola, in het toenmalige Noord-Rhodesië. De bemanning en de passagiers, waaronder de secretaris-generaal van de Verenigde Naties, Dag Hammarskjöld, kwamen om het leven. Dit ongeval gebeurde in een heel gevoelige omgeving: de pogingen van de rijke provincie Katanga om onafhankelijk te worden van de jonge republiek Congo. Alle aspecten van het ongeval werden dan ook heel grondig onderzocht door de lokale autoriteiten, in samenwerking met internationale experts. Ondanks het besluit van "controlled flight into terrain", doken sindsdien regelmatig complottheorieën op, waaronder ook een aanval met een Fouga Magister. Wif De Brouwer heeft enkele "facts & figures" over die hypothese samengevat.

Paul Vanden Hende en Wif De Brouwer schetsen ons het verhaal van hun ervaringen met Oost-Europese luchtvaartmaatschappijen na de implosie van het Sovjetimperium. Die namen het destijds niet altijd nauw met de veiligheidsregels. Ze deden het op hun manier...

Veel leesgenot en tot binnenkort,
Gerard Van Caelenberge

notamment une activité « outdoor » planifiée au mois d'août au nouveau Droneport de Brustem.

Dans ce magazine, vous trouverez le sixième et dernier article de la très intéressante série rédigée par Jean Buzin à propos de l'évolution de nos escadrilles de combat, depuis la naissance de notre Force aérienne jusqu'à la fin de la Guerre froide. Mais Jean ne s'arrête pas là. Il a déjà dans ses tablettes un nouveau document qui relate la transition de l'Aéronautique militaire de 1935 vers la naissance de la Force aérienne d'après-guerre. De nombreux récits individuels ont déjà été écrits à ce sujet, mais peu de publications en donnent une vision globale. Ce document vous sera présenté en quatre épisodes à partir du prochain magazine.

La publication de larges extraits de l'ouvrage « Cent ans de technique aéronautique en Belgique » réalisé par Michel Mandl et Alphonse Dumoulin touche également à sa fin. Dans le présent numéro, vous pourrez donc prendre connaissance du dernier article de cette large fresque de notre aéronautique, les conclusions de l'ensemble de l'ouvrage figurant dans le prochain magazine.

Nous débutons également une nouvelle série. Il s'agit des aventures vécues par Liévin van Outryve d'Ydewalle au cours d'une mission de trois jours comme co-pilote d'un hélicoptère H-21 au Congo en 1964. Son style très imagé nous ramène dans l'ambiance des premières années après l'indépendance de la république. Son récit comprendra plusieurs articles et nous pouvons vous assurer que l'équipage de cet appareil a vécu des moments intenses pendant cette courte période. Suspense assuré !

Dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961, un DC-6 de la firme suédoise Transair a crashé au cours de l'approche à Ndola, en Rhodésie du Nord à l'époque. L'équipage et les passagers parmi lesquels Dag Hammarskjöld, le secrétaire-général des Nations-Unies, ont péri dans l'accident. Cela se passait dans un environnement particulièrement délicat, à savoir les tentatives de la riche province du Katanga visant la sécession avec la jeune république congolaise. Tous les aspects de cet accident ont été examinés de manière approfondie par les autorités locales en collaboration avec des experts internationaux. Bien que les conclusions de l'accident aboutissent sans équivoque possible à un « controlled flight into terrain », des théories de complot apparaissent régulièrement et notamment celle d'une attaque par un Fouga Magister. Wif De Brouwer a rassemblé quelques « facts and figures » à propos de cette hypothèse.

Paul Vanden Hende et Wif De Brouwer nous font également part de leurs expériences avec les compagnies aériennes en Europe de l'Est après l'implosion de l'empire soviétique. Les normes de sécurité n'étaient pas toujours respectées avec la même rigueur qu'à l'Ouest. C'était leur façon de faire...

Je vous souhaite une bonne lecture et à bientôt.
Gerard Van Caelenberge

Bienvenue aux nouveaux membres

Welkom aan nieuwe leden

Roger POLOTTO

Né le 15 Mai 1941

Admis **VT**

Parrains : Louis Jeangout & Yves Enderlé

Isabelle SCHEYVAERTS

Née le 19 Jun 1954

Admise **A**

Parrains : Wif De Brouwer & Michel Leclair

Jean-Marie "Toutou" TOUSSAINT

Né le 10 Sep 1948

Admis **VT**

Parrains : Gerard Van Caelenberge,
Pierre Léonard & Wif De Brouwer

Jean DE CLERCQ

Né le 12 Jun 1945

Admis **VT**

Parrains : Louis Jeangout & Yves Enderlé

Hugo LÜCKE

Geboren op 18 Dec 1965

Toegelaten **A**

Peters: Danny Cabooter & Bernard Van Milders

Daniel BRUSSELAERS (porte-drapeau VTB)

Né le 25 Jun 1953

Admis **A**

Parrains : Michel Leclair & Michel Dillien

Paul VAN DINGENEN

Geboren op 16 Dec 1947

Toegelaten **VT**

Peters: Danny Cabooter & Paul Maenhaut

Nancy VERMEULEN

Geboren op 15 Jul 1975

Toegelaten **ACT**

Peters: Danny Cabooter & Wif De Brouwer

Herman VAN DER STEEN

Geboren op 07 Mar 1942

Toegelaten **VT**

Peters: Danny Cabooter & Gerard Van Caelenberge

André PUVREZ

Né le 14 Oct 1936

Admis **VT**

Parrains : Xavier Janssens & Didier Waelkens

Jacques LOUSBERG

Geboren op 21 Aug 1954

Toegelaten **VT**

Peters: Wif De Brouwer & Wim Schellings

Décès - Overlijdens

Yvonne GENDARME

le 05 Jan 2019

1951 AA, 91 ans

Leo LAMBERMONT

Op 17 Jan 2019

USAF 52G, 85 jaar

Henri OFFERGELD

op 19 Jan 2019

96 jaar



Marcelle DANS-DELACHE

Veuve, 97 ans

Jean-Claude LAWARÈE

A, 71 ans

Francis ESCH

le 15 Jan 2019

BAF 126, 84 jaar

Fons SMITS

op 21 Jan 2019

USAF 53C, 86 jaar

Marcel NOËL

Le 11 avril 2019

VT, BAF 122, 85 ans

De Raad van Bestuur en de leden van de
Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart bieden
de getroffen families hun blijken van oprecht
medeleven aan.

Le Conseil d'Administration et les membres
des Vieilles Tiges de l'Aviation belge présentent
à la famille des défunts l'expression
de leurs plus sincères condoléances.

Agenda

Réunions mensuelles & activités

Mercredi 08 mai 2019 – MdA

Réunion mensuelle

Samedi 11 mai 2019

Cérémonie Vroenhoven

Mercredi 12 juin 2019 – Florennes

Tournoi de golf ou réunion normale à la MdA

Lundi 08 juillet 2019 – Musée de l'Air

Buffet annuel

Mercredi 14 août 2019 – St-Trond

Visite et lunch DronePort

Maandelijkse vergaderingen en activiteiten

Woensdag 08 mei 2019 – HdV

Maandelijkse bijeenkomst

Zaterdag 11 mei 2019

Plechtigheid Vroenhoven

Woensdag 12 juni 2019 - Florennes

Golftornooi of gewone bijeenkomst in het HdV

Maandag 08 juli 2019 – Luchtvaartmuseum

Jaarlijks buffet

Woensdag 14 augustus 2019 – St Truiden

Bezoek en lunch DronePort

LUNDI 08 Jul 2019

Réunion mensuelle avec lunch dans la cafeteria du Musée de l'Air pour les membres et partenaires.

Prix du lunch : 55 € all-in p/p.

Réservation AVANT le 26 juin en renvoyant le bulletin d'inscription et par virement sur le compte VTB IBAN BE23 2100 6199 6691 (BIC GEBABEBB).

ATTENTION :

Le Musée de l'Armée est fermé le lundi. L'accès NE se fera donc PAS par la porte d'entrée habituelle du musée mais par la grande porte cochère qui donne directement accès au Hall de l'Air, obligatoirement entre 11h45 et 12h30.

MAANDAG 08 Jul 2019

Maandelijkse bijeenkomst met lunch in de cafeteria van het Luchtvaartmuseum voor alle leden en hun partners. Prijs voor de lunch: 55 € all-in p/p.

Inschrijving VOOR 26 juni via terugsturing van het inschrijvingsbulletin en overschrijving op de rekening van de VTB IBAN BE23 2100 6199 6691 (BIC GEBABEBB).

OPGELET:

Het Legermuseum is op maandag gesloten. De toegang is niet via de normale ingang, maar langs de grote ingangspoort die rechtstreeks toegang geeft tot de Luchtvaarthal. Deze poort is enkel open van 11u45 tot 12u30.



INVITATION Tournoi de Golf « Pelle » DARDENNE 2019

UITNODIGING Golftornooi « Pelle » DARDENNE 2019



Pour la sixième année consécutive, en accord avec la famille du Commandant Aviateur e.r. P. Dardenne, les Vieilles Tiges de l'Aviation Belge (VTB) organisent un tournoi de golf pour honorer sa mémoire. Les bénéficiaires seront versés aux œuvres sociales des VTB.

C'est dans ce cadre qu'en étroite collaboration avec la base de Florennes et le Florennes Avia Golf Club (FAGC), les VTB sont heureuses de vous inviter à ce tournoi qui se déroulera ce **mercredi 12 juin** sur le parcours de la base de Florennes. Ci-dessous les informations concernant cette compétition :

- Invitations en priorité aux membres des VTB, aux militaires d'active et pensionnés de la Force Aérienne, aux membres de Golf Avia, du Golf Club SABENA et bien sûr du FAGC
- Départs : à partir de 09.30 hr
- Formule : Single Stableford
- Catégories :
à déterminer ultérieurement en fonction de la participation
- Prix spéciaux : closest to the pin et longest drive
- Pour des questions d'organisation (parcours 9 trous), limitation à 60 golfeurs environ

Remarque : Cette année, une attention toute particulière a été portée au programme « non-golfeur ».

PARTICIPATION AUX FRAIS : Forfait unique de 50 € par personne (compétiteur et/ou non-golfeur)

Cette participation comprend

Pour tous : L'accueil avec café et cramiq (dès 09.00hr)
1 sandwich pour le midi

La réception (vers 18.00hr)

Le barbecue (vers 19.00hr)

Pour les golfeurs : Le green fee (offert par le FAGC)

Des « tee gifts »

Une bouteille d'eau

La table de prix

Pour les non golfeurs : Une visite guidée du Musée Colonel R Lallemand DFC

Une présentation du livre « Les Géants de Morville » par l'auteur (13.00hr).

Une visite guidée d'installations de la base de Florennes (14.00hr).

Remarques

- Hormis lors de la réception, boissons non incluses mais à prix démocratiques.
- Participation golf limitée : l'ordre des paiements détermine l'ordre des inscriptions
- **Inscription par le bulletin ci-joint**

**NOUS VOUS ATTENDONS NOMBREUX
DANS LA BONNE HUMEUR !**

Voor de zesde keer, in samenwerking met de familie van Commandant Vlieger b.d. P. Dardenne organiseren de "Vieilles Tiges" van de Belgische Luchtvaart (VTB) een golftoernooi ter zijner herinnering. De opbrengst zal overgemaakt worden aan de VTB om sociale initiatieven te steunen.

In dit kader en in nauwe samenwerking met de Vliegbasis van Florennes en de Florennes Avia Golf Club (FAGC) nodigt de VTB U vriendelijk uit om deel te nemen aan dit toernooi op **woensdag 12 juni** op het golfterrein van Florennes. Hieronder vindt u de nodige inlichtingen:

- Uitnodigingen met voorrang aan de VTB leden, de actieve en op rust gestelde militairen, de leden van Avia Golf, van de Sabena Golf Club en natuurlijk van FAGC.
- Start: vanaf 09.30 u.
- Formule: Single Stableford.
- Categorieën: later te bepalen, in functie van de deelname.
- Speciale prijzen: closest to the pin en longest drive.
- Voor organisatorische redenen, beperkt tot ongeveer 60 golfspelers

Opmerking: Dit jaar wordt bijzonder aandacht besteed aan het programma "niet-golfer".

DEELNAME AAN DE ONKOSTEN: één prijs 50 €/pers (golfspelers en niet-golfspelers)

Deze bijdrage omvat

Voor allen: Ontvangst met koffie en kramiek (vanaf 09.00u)
1 sandwich voor 's middags
Receptie (rond 18u)
Barbecue (rond 19u)

Voor de golfers: De green fee (aangeboden door de FAGC)
« Tee gifts »
Een fles water
De prijzentafel

Voor de niet-golfers: Een bezoek aan het museum Kolonel R. Lallemand DFC
Een voorstelling van het boek "Les Géants de Morville" door de auteur (13.00u)
Een geleid bezoek aan installaties van de basis Florennes (14.00u)

Opmerkingen:

- Behalve voor de receptie, dranken niet inbegrepen maar aan democratische prijzen.
- Aantal deelnemers beperkt, de eerste betalers krijgen voorrang
- **Inschrijving met bijgevoegd formulier**

**WE VERWACHTEN TALRIJKE
BLIJMOEDIGE DEELNEMERS**

Outdoor at DronePort, Brustem/St Truiden



DRONEPORT

Woensdag 14 augustus 2019

Voor onze outdoor in augustus wordt u uitgenodigd voor een bezoek aan het gloednieuw DronePort gebouw op de vroegere luchtmachtbasis van Brustem, St Truiden. We beginnen met een briefing van de CEO, Mark Vanlook, gevolgd door een bezoek aan de installaties. Na het bezoek wordt ons een lunch opgediend in "DronePort Cuisine".

Samenkomst vanaf 10.30 u voor de koffie.

Inschrijvingen vanaf nu en ten laatste op 31 juli via het inschrijvingsformulier (zie bijgevoegd blad).

De prijs bedraagt € 55 per persoon, te storten voor 31 juli op de rekening die vermeld is op het formulier.

Adres: Lichtenberglaan 1090, 3800 Sint-Truiden.

N 50°47'46.0" E005°12'24.7"

www.droneport.eu

Mercredi 14 août 2019

Pour notre outdoor du mois d'août, vous êtes invités à une visite des installations du DronePort sur l'ancienne base aérienne de Brustem, près de St Trond.

Briefing par le CEO Mark Vanlook

et visite des installations.

Après la visite, l'apéro et le lunch seront servis au « DronePort Cuisine ».

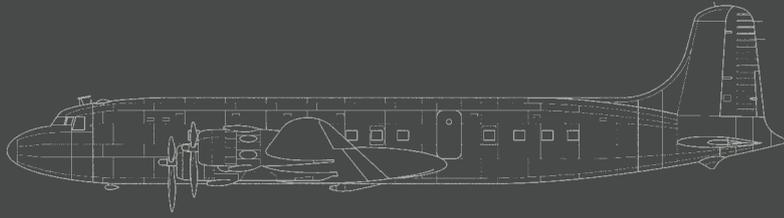
Rendez-vous dès 10h30 pour le café.

Inscriptions dès maintenant et au plus tard pour le 31 juillet 2019 en renvoyant le bulletin d'inscription à l'adresse indiquée (voir pièce jointe). Le prix est de 55 € par personne, montant à verser sur le compte VTB (mentionné sur le formulaire) pour la même date.

Adresse du jour : Lichtenberglaan 1090,

3800 Sint-Truiden. N 50°47'46.0" E005°12'24.7"

www.droneport.eu



Dag Hammarskjöld shot down by a Fouga?

Wilfried De Brouwer

Traduction :
André Perrad, Michel De Weirdt

Inleiding

We worden de laatste tijd nog maar eens overrompeld door “de waarheid” over de dood van Dag Hammarskjöld, de Secretaris-Generaal van de VN. Hij kwam om het leven op 17 september 1961, rond 22.15 Z¹, bij een DC-6 crash in Ndola, in het toenmalige Noord-Rhodesië.

News hypes liggen niet in het interess domein van de VTB, behalve dat men ditmaal nominatief een Belgische piloot met de vinger wijst omdat hij diegene zou zijn die het vliegtuig van de VN Sec Gen zou neergehaald hebben met een... Fouga Magister.

Onze vereniging, met minstens 100 piloten die samen ruim over 10.000 vluchten op dit type totaliseren, is onthutst; een vliegtuig neerhalen in nachtvlucht met een Fouga op 230 NM van de thuisbasis..., pure onzin.

Context

In 1961 is het conflict aangaande de secessie van Katanga aan volle gang. De VN steunt de Centrale regering in Leopoldstad en stuurt troepen naar het rebellerende Katanga. Deze bezetten achtereenvolgens de vliegbasis van Kamina en veroveren het vliegveld van Elisabethstad (Lubumbashi). Het vliegveld van Kolwezi blijft in de handen van de Katangese troepen. Daar is onder andere een Fouga gestationeerd waarmee een aantal

1. De lokale tijd in Ndola was GMT (Z) +2

Introduction

Une fois de plus, ces derniers temps, beaucoup d'informations prétendent nous donner “la vérité” sur la mort de Dag Hammarskjöld, Secrétaire Général des Nations Unies. Il est décédé le 17 septembre 1961 vers 22h15Z¹ lors du crash d'un DC-6 à Ndola en ex-Rhodesie du Nord.

News hypes ne font pas partie du domaine d'intérêt des VTB, sauf qu'ici un pilote belge est montré du doigt, nominativement, parce qu'il aurait abattu l'avion du Sec Gen de l'ONU... avec un Fouga Magister.

Notre association, qui compte au moins 100 pilotes totalisant ensemble bien plus de 10.000 vols sur ce type d'appareil, reste perplexe ; abattre un avion de nuit avec un Fouga à 230 NM de sa base d'origine... un pur non-sens.

Contexte

En 1961, le conflit concernant la sécession katangaise bat son plein. L'ONU soutient le gouvernement central de Léopoldville (Kinshasa) et envoie des troupes vers le Katanga en rébellion. Celles-ci, successivement, occupent la base de Kamina et conquièrent l'aéroport d'Élisabethville (Lubumbashi). L'aérodrome de Kolwezi reste aux mains des troupes katangaises. Là s'y trouve stationné entre autres un Fouga avec lequel des attaques

1. L'heure locale à Ndola était GMT(Z) +2

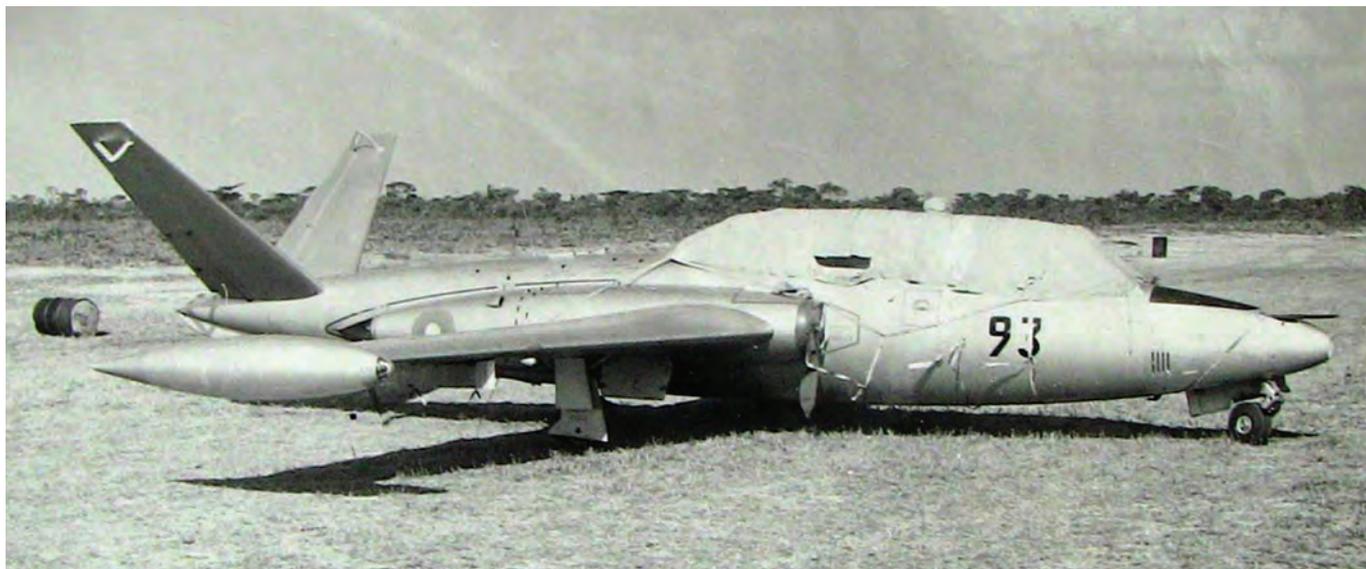


aanvallen op de VN-troepen werden uitgevoerd. De Fouga staat bekend als de "Lone Ranger".

De Sec Gen zou Moïse Thsombé ontmoeten, de zelfverklaarde president van Katanga. Het vliegveld van Elisabethstad wordt als onveilig beschouwd; de DC-6 waarmee de Sec Gen zich verplaatst werd daar op 17 september in de morgen nog beschoten en geraakt. Om veiligheidsredenen wordt Ndola als ontmoetingsplaats en als bestemming van het vliegtuig van de Sec Gen gekozen. Ook om veiligheidsredenen worden de route en de timing tussen Leopoldstad en Ndola niet bekend gemaakt.

sont menées contre les troupes de l'ONU. Le Fouga est connu sous le nom le « Lone Ranger ».

Le Sec Gen allait rencontrer Moïse Tshombe, président auto-proclamé du Katanga. L'aéroport d'Élisabethville est considéré comme dangereux ; le DC-6 avec lequel le Sec Gen se déplace y a encore été mitraillé et touché le 17 septembre au matin. Pour des raisons de sécurité, Ndola est choisi comme lieu de rencontre et comme destination de l'avion du Sec Gen. Pour ces mêmes raisons de sécurité, la route et le timing entre Léopoldville et Ndola n'ont pas été communiqués.



De "Lone Ranger" in Kolwezi

Le "Lone Ranger" à Kolwezi

Dag Hammarskjöld

Onderzoekscommissies

Na het ongeval hebben de Rhodesische luchtvaartautoriteiten, zoals het hoort, een eerste onderzoek gedaan; hun verslag werd gepubliceerd in februari 1962. Er dient opgemerkt dat er in die onderzoekscommissie vertegenwoordigers waren van zowel de VN (ICAO), de Zweedse regering en de internationale federatie van lijnpiloten.

Maar ook de VN heeft onmiddellijk een onderzoek bevolen. Dit gebeurde onafhankelijk van de Rhodesische enquête; nochtans kreeg de VN-commissie toegang tot alle informatie waarover de Rhodesische autoriteiten beschikten.

Het besluit van de Rhodesische onderzoekscommissie was zeer duidelijk: *"But the conclusion to which we are forced is that the aircraft was allowed by the pilots to descend too low so that it struck the trees and was brought to the ground"*.

De VN-commissie kwam tot gelijkaardige besluiten, vond geen enkele aanwijzing dat het vliegtuig beschoten werd en bevestigde dat Ndola buiten de actieradius van de Fouga lag. Nochtans vermeldt het verslag *"that it (the commission) cannot exclude attack as the possible cause of the crash (sic)."*



Het besluit van de Rhodesische commissie heeft heel wat sceptici verontwaardigd. De koloniale Rhodesische (Britse) autoriteiten zouden vooringenomen zijn; dit kon niet anders zijn dan een complot. Anderzijds liet het besluit van de VN-commissie de deur open voor verdere discussie.

Het gevolg was dat er in 2011 een "Dag Hammarskjöld Commissie" werd aangesteld, die moest onderzoeken... of de zaak verder moest onderzocht worden. Deze commissie heeft de hulp ingeroepen van een *accident investigator*, een voormalig Zweeds jachtpiloot, Sven Hammarberg. Deze heeft in augustus 2013 zijn verslag voorgelegd.

Nadien zijn er nog meerdere initiatieven geweest, zoals de aanstelling van een VN *"Independent Panel of Experts"* en een *"Commission of Jurists"*, gevolgd door het verslag van de *"UN Eminent Person"*, voorgelegd in 2017.

De VN verslagen zijn weinig concreet en laten de deur open voor een complottheorie. De verwarring is totaal en wordt nog versterkt door de publicatie van een boek, het maken van documentaires

Commissions d'enquêtes

Après l'accident, les autorités aéronautiques rhodésiennes ont, comme il se doit, mené une première enquête ; leur rapport a été publié en février 1962. Il faut remarquer que dans cette commission d'enquête se trouvaient des représentants aussi bien de l'ONU (ICAO), du gouvernement suédois que de la fédération internationale des pilotes de ligne.

Immédiatement, l'ONU a également ordonné une enquête. Ceci indépendamment de l'enquête rhodésienne ; cependant, la commission de l'ONU a eu accès à toutes les informations dont disposaient les autorités rhodésiennes.

La conclusion de la commission d'enquête rhodésienne est très claire : *« But the conclusion to which we are forced is that the aircraft was allowed by the pilots to descend too low so that it struck the trees and was brought to the ground »*.

La commission des Nations Unies aboutit à des résultats similaires, ne trouve aucun indice montrant que l'avion a été abattu et confirme que Ndola se trouve hors du rayon d'action du Fouga. Pourtant, le rapport mentionne *« that it (the commission) cannot exclude attack as the possible cause of the crash (sic) »*.

La conclusion de la commission rhodésienne a généré beaucoup de scepticisme. Les autorités rhodésiennes (britanniques) coloniales seraient partiales ; ce ne pouvait être qu'un complot. D'autre part, la conclusion de la commission de l'ONU laisse la porte ouverte aux discussions.

La conséquence en a été qu'en 2011 une « Commission Dag Hammarskjöld » est mise en place afin d'enquêter... sur l'opportunité de continuer à enquêter sur cette affaire. La commission demande l'aide d'un « *accident investigator* », un ancien pilote de chasse suédois, Sven Hammarberg. Celui-ci présente son rapport en août 2013.

Il y a encore eu plusieurs initiatives par la suite comme la désignation d'un « *Independent Panel of Experts* » de l'ONU et une « *Commission of Jurists* », suivis du rapport du « *UN Eminent Person* », en 2017.

Les rapports de l'ONU sont peu concrets et laissent la porte ouverte à une théorie du complot. La confusion est totale et est encore renforcée par la publication d'un livre et la production de



en de commentaren van tientallen “experten” op het internet, die elk hun eigen visie naar voor brengen.

Het is niet aan ons om ons uit te spreken over alle mogelijke opties. Onze focus is gericht op de hypothese of de DC-6 al dan niet neergehaald werd door een Fouga. Daarom steunen we ons op relevante passages in de onderzoeken van de Rhodesische autoriteiten (1962), de VN-commissie (1962), het verslag van Hammarberg (2013) en... *last but not least*, op onze eigen ervaring als Fouga-vliegers.

Rhodesische onderzoekscommissie (februari 1962)

De Rhodesische commissie heeft dit ongeval grondig onderzocht.

Route. Het vluchtplan van de DC-6 (SE-BDY) vermeldde Luluaburg (Kananga) als eindbestemming. Hij is er niet geland maar is naar het oosten gevlogen, richting Albertstad (Kalemie) om dan boven het grondgebied van Tanzania naar Noord-Rhodesië te vliegen. Dit was een afleidingsmaneuver om een eventuele aanval van de "Lone Ranger" te ontwijken. Onderweg heeft de DC-6 geen enkel controleorganisme gecontacteerd tot hij op ongeveer twee uur van zijn bestemming was. Wanneer hij om 20.02 Z contact opnam met Salisbury FIC (Flight Information Centre) was hij nog onzeker over zijn ETA (Estimated Time of Arrival). De ETA die hij doorgaf was 22.35 Z, dit is 25 minuten later dan de werkelijke tijd waarop hij Ndola zal bereiken.

documentaires complémentés par des dizaines de commentaires d'« experts » sur internet qui tous avancent leur propre vision.

Il ne nous revient pas de nous prononcer sur toutes les options possibles. Notre focus est fixé sur l'hypothèse du DC-6 abattu oui ou non par un Fouga. Pour cela, nous nous appuyons sur les passages pertinents des enquêtes des autorités rhodésiennes (1962), de la commission de l'ONU (1962), du rapport Hammarberg (2013) et... *last but not least*, sur notre propre expérience en tant que pilotes de Fouga.

Commission d'enquête rhodésienne (février 1962)

La commission rhodésienne a étudié ce cas de façon approfondie.

La route. Le plan de vol du DC-6 (SE-BDY) mentionne Luluabourg (Kananga) comme destination finale. Il n'y atterrit pas mais se dirige vers l'est, direction Albertville (Kalemie) pour voler ensuite au-dessus de la Tanzanie vers la Rhodésie du Nord. C'est une manœuvre de diversion pour éviter une attaque éventuelle du « Lone Ranger ». En route, le DC-6 ne contacte aucun organisme de contrôle jusqu'à environ deux heures de sa destination. Lorsqu'il prend contact à 20h02Z avec le Salisbury FIC (Flight Information Centre), il est encore incertain de son ETA (Estimated Time of Arrival). L'ETA qu'il donne est 22h35Z, ce qui représente 25 minutes de plus que le temps réel pour atteindre Ndola.



DC-6 approach pattern Ndola

Aankomst en crash. Toen de DC-6 om 21.35 Z radiocontact opnam met Ndola heeft hij zijn ETA gewijzigd tot 22.20 Z. Hij is boven Ndola aangekomen om 22.10 Z en heeft gemeld dat hij visueel was met het vliegveld. Hij had de toelating te dalen tot 6.000 ft QNH². Het vliegveld zelf ligt op 4.160 ft MSL³. Hij heeft dan een soort 'teardrop' circuit gemaakt om te komen landen. Volgens

Arrivée et crash. Lorsqu'à 21h35Z, le DC-6 prend contact radio avec Ndola, il change son ETA en 22h20Z. Il arrive au-dessus de Ndola à 22h10Z et annonce qu'il a visuel sur l'aérodrome. Il reçoit l'autorisation de descendre jusqu'à 6.000 ft QNH². L'aéroport lui-même se trouve à 4.160 ft MSL³. L'avion effectue alors une sorte de circuit « teardrop » pour venir atterrir. Selon les publications

2. Luchtdruk die ingesteld wordt in de hoogtemeter om de hoogte boven het zeeniveau aan te duiden
3. Mean Sea Level. De hoogte boven het zeeniveau

2. Pression introduite dans l'altimètre pour obtenir l'altitude au-dessus du niveau de la mer.
3. MSL (Mean Sea Level), altitude au-dessus du niveau de la mer.

Dag Hammarskjöld

lokale publicaties mocht het vliegtuig tijdens de bocht dalen tot 5.000 ft QNH; dit is wellicht voor het geval dat men visueel kan vliegen tijdens de procedure. Het is belangrijk te noteren dat bepaalde heuvels in de nadering hoger zijn dan het vliegveld en dat een piloot die tijdens de bocht daalt tot 5.000 ft QNH, de startbaan (verlichting) niet meer kan zien. Het is op het einde van de bocht dat de DC-6 rond 22.15 Z is neergestort, richting vliegveld. De crash site ligt op 4.282 ft MSL, dit is 122 ft hoger dan het vliegveld, maar een heuvel tussen de crash site en het vliegveld belemmert rechtstreeks oogcontact met de startbaanverlichting. De piloot heeft geen melding meer gemaakt van zijn hoogte nadat hij boven het vliegveld was gepasseerd.

Vaststellingen op de crash site. Volgens de Rhodesische onderzoekscommissie betrof het een "shallow impact" met een duikhoek van iets minder dan 5°, die gelijkaardig is aan de normale daalhoek bij de nadering. Het vliegtuig had 30° flaps, de wielen waren naar beneden. De vier motoren draaiden nog bij impact; het zijn de schroeven die als eerste de bomen hebben geraakt. Er was geen brand aan boord toen het vliegtuig de grond raakte, een brand is ontstaan de laatste 50 meter van het 200 m lange traject op de grond.

Een zone voor de eerste impact van 2 x 3 km werd grondig uitgekamd door 180 personen; er werden geen vliegtuigstukken gevonden die konden wijzen op structurele schade voor de impact. De enige overlevende is drie dagen na het ongeval gestorven aan zijn brandwonden.



Onderzoek van de wrakstukken. Er waren geen sporen van kogelinslagen; wel werden kogels van 9 mm in het vliegtuig gevonden. Onderzoek heeft aangetoond dat dit munitie betrof van de veiligheidsagenten die de Sec Gen vergezelden. Sommige patronen zijn tijdens de brand afgegaan en in de lichamen van bodyguards zijn kogels gevonden, maar die zijn niet door de loop van een wapen gepasseerd.

Getuigen. De commissie heeft 120 getuigen ondervraagd, hun verklaringen zijn samengevat in 720 bladzijden. Opmerkelijk is dat ook Major Delin, belast met de coördinatie van de vliegactiviteiten

locales, pendant le virage l'avion peut descendre jusqu'à 5.000 ft QNH ; c'est certainement pour le cas où l'on peut voler à vue pendant la procédure. Il est important de noter que certaines collines dans l'approche sont plus hautes que l'aérodrome et qu'un pilote descendant à 5.000 ft QNH durant le virage ne peut plus voir la piste (le balisage). C'est à la fin du virage vers 22h15Z que le DC-6 s'écrase dans l'axe de la piste. Le site du crash se trouve à 4.282 ft MSL, soit 122 ft plus haut que l'aérodrome ; une colline entre le site du crash et l'aérodrome empêche toutefois un contact visuel direct avec le balisage de piste. Le pilote ne fait plus mention de son altitude après son passage au-dessus de l'aéroport.

Constatations sur le site du crash. Selon la commission d'enquête rhodésienne, il s'agit d'un « shallow impact » avec un angle de descente d'un peu moins de 5°, ce qui correspond à un angle de descente normal lors d'une approche. L'avion a 30° de flaps, le train d'atterrissage est sorti. Les quatre moteurs tournent encore à l'impact ; ce sont les hélices qui touchent les arbres en premier. Il n'y a pas de feu à bord quand l'avion touche le sol, un feu survient dans les 50 derniers mètres des 200 m de la trajectoire au sol.

Une zone de 2 x 3 km avant le premier impact est minutieusement ratissée par 180 personnes ; on n'y trouve aucune pièce d'avion pouvant indiquer un dommage structurel avant l'impact. Le seul survivant décède de ses brûlures trois jours après l'accident.

Analyse des débris de l'épave. Aucune trace d'impact de balles ; on retrouve bien des balles de 9 mm dans l'avion, mais l'enquête démontre que ces munitions proviennent des agents de sécurité qui accompagnaient le Sec Gen. Quelques munitions ont explosé dans l'incendie et se sont logées dans les corps de bodyguards, mais elles ne sont pas passées par le canon d'une arme.

Témoins. La Commission a interrogé 120 témoins ; leurs déclarations sont rassemblées en 720 pages. Il est à remarquer que le Major Delin, en charge de la coordination des activités aériennes à Kolwezi, s'est présenté volontairement pour venir témoigner sous



in Kolwezi, zich vrijwillig heeft aangeboden om onder eed te komen getuigen. Hij getuigde dat de Fouga tijdens de avond van 17 september 1961 niet heeft gevlogen.

Besluiten. De Rhodesische commissie heeft vastgesteld dat de plaats van het ongeval duidelijk buiten de actieradius van de Fouga lag en dat er geen externe factoren het ongeval hebben veroorzaakt. Haar conclusie was zeer duidelijk: *Pilot's error*.

VN onderzoekscommissie (maart 1962)

Aangezien er heel wat landen hun twijfels hadden over de objectiviteit van de Britse koloniale overheden heeft de VN in 1961 een eigen onderzoekscommissie in het leven geroepen. Deze werkte onafhankelijk van het lokaal onderzoek maar had inzage in de vaststellingen van de Rhodesische autoriteiten en kreeg de toelating om getuigen te ondervragen. De commissie ondervroeg 90 personen waarvan er 25 nog niet ondervraagd werden door de Rhodesische commissie. Bepaalde getuigen beweerden dat ze de navigatielichten van een ander vliegtuig hadden opgemerkt. Hun verklaringen waren tegenstrijdig - welke aanvaller zou dwaas genoeg zijn om zijn navigatielichten aan te zetten - en geen enkele heeft enige melding gemaakt van het typisch geluid van Fouga reactiemotoren dat totaal verschillend is dan dit van verbrandingsmotoren.

Het verslag gaat meer in detail aangaande de omstandigheden voor het vertrek van de vlucht, maar spreekt de bevindingen van de Rhodesische commissie niet tegen. Het vermeldt ook meer details over de reddingsacties na de crash.

De VN-commissie bevestigt dat Ndola buiten de actieradius van de Fouga ligt wanneer deze vanuit Kolwezi opereert, en geeft toe dat er geen bewijs was dat er een Fouga in de omgeving van het ongeval is geweest. Nochtans, aangezien er die avond geen radar beschikbaar was, kon de aanwezigheid van een ander vliegtuig niet uitgesloten worden (sic). Eén getuige (van de 90) beweerde dat hij het geluid van een mitrailleur had gehoord voor het ongeval!

De VN-commissie besluit: *"It found no evidence that an attack of any kind occurred. (.) Nevertheless it cannot exclude an attack as a possible cause of the accident (.) The commission considers it its duty to report that it has examined the various rumours that have come to its attention concerning the cause of the crash and has found no evidence in their support (.)"*

Onderzoek Hammarberg (augustus 2013)

Aangezocht door de Hammarskjöld commissie heeft Sven Hammarberg een grondig onderzoek uitgevoerd in 2012/2013.

Eén van zijn eerste bevindingen was dat het Rhodesische onderzoek veel grondiger was gevoerd dan de hardnekkige geruchten lieten uitschijnen. Hij heeft vooral de theorie dat de DC-6 zou neergehaald zijn door externe actoren, grondig onderzocht.

Aan de hand van de grafieken in de Fouga Flight Manual heeft hij berekend dat het traject Kolwezi-Ndola en terug theoretisch mogelijk was, op voorwaarde dat de Fouga slechts vijf minuten ter plaatse bleef en terugkeerde naar Kolwezi met 30 liter brandstof bij de landing. Volgens hem was de theoretische actieradius van de Fouga

serment. Il certifie que, le soir du 17 septembre 1961, le Fouga n'a pas volé.

Conclusions. La commission rhodésienne a constaté que la localisation du lieu de l'accident était clairement en dehors du rayon d'action du Fouga et qu'aucun facteur externe n'était à l'origine de l'accident. Sa conclusion est très claire : *Erreur du pilote*.

Commission d'enquête de l'ONU (mars 1962)

Étant donné que de nombreux pays avaient des doutes quant à l'objectivité des autorités britanniques, l'ONU met en place sa propre commission d'enquête. Celle-ci travailla indépendamment de l'enquête locale mais eut accès aux constatations des autorités rhodésiennes et reçut l'autorisation d'interroger des témoins. La commission interrogea 90 personnes parmi lesquelles 25 n'avaient pas encore été interrogées par la commission rhodésienne. Certains témoins affirmèrent qu'ils avaient remarqué les lumières de navigation d'un autre appareil. Leurs déclarations étaient pour le moins contradictoires - quel attaquant serait assez stupide que pour allumer ses lumières de navigation - et pas un seul n'a mentionné le bruit typique des moteurs à réaction du Fouga, totalement différent de celui des moteurs à combustion interne.

Le rapport va plus en détail quant aux circonstances avant le départ du vol, mais ne contredit pas les constatations de la commission rhodésienne. Il fournit aussi plus de détails sur les opérations de secours après le crash.

La commission de l'ONU confirme que Ndola est situé hors du rayon d'action du Fouga lorsque celui-ci opère à partir de Kolwezi, et admet qu'il n'y ait aucune preuve de sa présence dans les environs du lieu de l'accident. Cependant, vu que ce soir-là aucun radar n'était disponible, la présence d'un autre avion ne peut pas être exclue (sic). Un témoin (parmi les 90) prétend qu'il a entendu le bruit d'une mitrailleuse avant l'accident !

La Commission des Nations Unies conclut : *« It found no evidence that an attack of any kind occurred. (-) Nevertheless it cannot exclude an attack as a possible cause of the accident (-). The commission considers it its duty to report that it has examined the various rumours that have come to its attention concerning the cause of the crash and has found no evidence in their support (-) »*.

Enquête Hammarberg (2013)

Sur demande de la commission Hammarskjöld, Sven Hammarberg a mené une enquête approfondie en 2012/2013.

Une de ses premières conclusions a été que l'enquête rhodésienne fut menée de manière bien plus minutieuse que les rumeurs persistantes le laissaient croire. Il a surtout examiné la théorie selon laquelle le DC-6 aurait été descendu par des acteurs externes.

Sur base du manuel de vol du Fouga, il est arrivé à la conclusion que le trajet aller-retour Kolwezi-Ndola était théoriquement possible, à condition que le Fouga ne soit resté que cinq minutes sur place et soit rentré à Kolwezi avec 30 litres de carburant à l'atterrissage. Selon lui, le rayon d'action théorique du Fouga est de 226 NM ; la distance Kolwezi-Ndola est de 228 NM. Il a aussi enquêté sur

Dag Hammarskjöld

226 NM; de afstand Kolwezi-Ndola is 228 NM. Hij heeft nog een aantal andere elementen onderzocht, onder andere de zwakheden van het vliegtuig als onderscheppingsjager, het kleine kaliber van de mitrailleur, geen begeleiding van een grondradar, enz.

Zijn oordeel over de Fouga hypothese: *“The limitations above are each one on its own preventing the Fouga theory from being credible. My opinion is that, taken together the limitations, if they are valid, reject the theory completely.”*

Zijn besluit: *“All findings in the accident with SE-BDY “Albertina” point at CFIT, Controlled Flight Into Terrain.”*

Opmerking: In het besluit van het volledige verslag van de Hammarskjöld commissie van september 2013 wringt men zich in alle bochten om vaag te blijven. Een verder uitgebreid onderzoek wordt niet aanbevolen, behalve misschien punctuele onderzoeken van bepaalde “onduidelijkheden”. Wellicht verwijst men hier naar sommige uitspraken van dronken macho’s aan de bar, die ook in het algemene verslag vermeld zijn. Het enigma wordt dus verder in stand gehouden.

Het oordeel van Fouga-piloten

Laat ons de zaken eens op een rijtje zetten.

- **Actieradius.** Het vliegtuig in Kolwezi was in zijn standaard configuratie met tiptanks, zoals we die in België zeer goed kennen. Het was uitgerust met twee 7.62 mm mitrailleur met elk 200 kogels. De “experten” die betrokken waren in het onderzoek hebben de actieradius of de reikwijdte berekend met behulp van de beschikbare grafieken. Het resultaat is dat zij met weinig realistische cijfers zijn naar voor zijn gekomen. Er zijn tientallen vluchten geweest met Fouga van een Belgische basis naar Solenzara (Corsica). De vluchten gingen via Dijon (vanuit Brustem 210 NM), Salon de Provence (210 NM) naar Solenzara (215 NM). Bij elke vlucht moest er met de ATC ernstig onderhandeld worden om zo rechtstreeks mogelijk te kunnen vliegen. De landingen gebeurden telkens met minimum brandstof van ongeveer 150 l.

De afstand Kolwezi-Ndola is 228 NM en, vergeten we niet, de Fouga is verondersteld van te dalen, de DC-6 te onderscheppen en neer te halen, terug uit te klimmen en terug te keren naar Kolwezi. Een dergelijke vlucht zou ongeveer twee uur in beslag nemen. Fouga-piloten met ervaring weten dat ze na 1.20 u op de grond moeten zijn, dit met een reserve van maximum 150 l. Indien men die reserve gaat gebruiken zou men nog ongeveer 13-14 minuten kunnen vliegen, met de teller op nul bij de landing. Een zending Kolwezi-Ndola (interceptie)-Kolwezi kan dus gecatalogeerd worden als **Mission Impossible!**

- **Timing.** Indien men het toch waagt om dergelijke zending uit te voeren moet men precies op tijd in Ndola aankomen om het vliegtuig te onderscheppen. De Fouga heeft immers onvoldoende brandstof om in een *holding pattern* te gaan. Probleem; de ETA van de DC-6 was onbekend. Zelfs de piloot wist niet wanneer hij zou aankomen; bij zijn eerste contact met Salisbury FIC vergist hij zich van 25 minuten. Indien de Fouga piloten daarop zouden gereageerd hebben, waren ze minstens 20 minuten te laat in Ndola aangekomen.

d’autres éléments, parmi lesquels les faiblesses de l’avion comme intercepteur, le petit calibre des mitrailleuses, l’absence de guidage de radar au sol, etc.

Son jugement sur l’hypothèse Fouga : *« The limitations above are each one on its own preventing the Fouga theory from being credible. My opinion is that, taken together the limitations, if they are valid, reject the theory completely ».*

Sa conclusion : *« All findings in the accident with SE-BDY “Albertina” point at CFIT, Controlled Flight Into Terrain ».*

Remarques : Dans la conclusion du rapport complet de la Commission Hammarskjöld de septembre 2013, on s’évertue à rester vague. Une autre enquête plus approfondie ne fut pas recommandée, sauf peut-être des enquêtes ponctuelles sur certaines « incertitudes ». Peut-être fait-on référence ici à quelques discours de machos ivres au bar, qui sont également mentionnés dans le rapport général. L’énigme peut donc être maintenue.

Le jugement des pilotes de Fouga

Remettons les choses à leur place :

- **Rayon d’action.** L’appareil à Kolwezi était dans sa configuration standard avec des tip tanks, comme celle que nous connaissons bien en Belgique. Il était équipé de deux mitrailleuses de 7.62 mm avec chacune 200 cartouches. Les « experts » impliqués dans l’enquête ont calculé la portée du rayon d’action avec l’aide des graphes existants. Le résultat est qu’ils ont présenté des chiffres très irréalistes.

Des dizaines de vols ont été effectués en Fouga au départ d’une base belge vers Solenzara (Corse). Les vols faisaient escale à Dijon (depuis Brustem 210 NM), Salon de Provence (210 NM) vers Solenzara (215 NM). Lors de chaque vol, il était impératif de négocier avec l’ATC pour bénéficier d’une route la plus directe possible. Les atterrissages se faisaient parfois avec le carburant minimum, plus ou moins 150 l.

La distance Kolwezi-Ndola est de 228 NM et, n’oublions pas, le Fouga est supposé descendre, intercepter et abattre le DC-6, grimper à nouveau et rentrer à Kolwezi. Un tel vol prendrait environ deux heures. Les pilotes de Fouga avec de l’expérience savent qu’ils doivent être au sol après 1h20, ceci avec une réserve de maximum 150 l. Si cette réserve est utilisée, il serait possible de voler encore 13-14 minutes, avec la jauge à zéro à l’atterrissage. Une mission Kolwezi-Ndola (interception)-Kolwezi peut donc être cataloguée de **Mission Impossible !**

- **Timing.** Si on veut quand même tenter d’effectuer une telle mission, encore faudrait-il arriver précisément à temps pour intercepter l’avion. Le Fouga n’a en effet pas assez de carburant pour entrer dans un *holding pattern*. Problème, l’ETA (Estimated Time of Arrival) du DC-6 était inconnue. Même le pilote ne savait pas quand il arriverait ; au premier contact avec Salisbury FIC, il s’est trompé de 25 minutes. Si les pilotes Fouga avaient réagi à cela, ils auraient atteint Ndola au moins 20 minutes trop tard.

Les arguments ci-dessus sont déjà suffisants pour exclure le Fouga comme « responsable » du crash du DC-6, mais nous voudrions encore ajouter un certain nombre d’éléments.



Bovenstaande argumenten zijn al voldoende om de Fouga uit te sluiten als “schuldige” voor de crash van de DC-6, maar we wensen er nog een aantal belangrijke elementen aan toe te voegen.

- Het kaliber van de mitrailleurs: 7.62 mm. Dit is zeer klein (het normaal kaliber van een pistool is 9 mm) en kan enkel doeltreffend zijn tegen “soft targets” bij het vuren vanaf maximaal 200 meter. Om een viermotorig vliegtuig zoals een DC-6 neer te halen zouden verschillende aanvallen van zeer dichtbij nodig zijn.
- De Fouga had enkel een miksysteem dat manueel ingesteld werd om gronddoelen aan te vallen.
- De Fouga heeft geen boordradar om (in nachtvlucht) andere vliegtuigen op te sporen.
- Behalve Elisabethstad was er geen enkel vliegveld ten zuiden van Kolwezi met verharde startbaan van waaruit de Fouga kon opereren. Ook de hypothese dat de Fouga in Kipushi (lateriet) opgestegen zou zijn klopt niet. De afstand Kipushi-Ndola-Kolwezi is te groot voor de Fouga en het vliegtuig kon niet terug landen in Kipushi omdat er geen startbaanverlichting en geen radiobaken was.
- Er was geen grondradar om de Fouga naar zijn doel te leiden.
- Geen enkele van de meer dan 120 ondervraagde getuigen heeft het typisch geluid gehoord van Fouga-motoren.
- De piloot heeft de controle niet meer opgeroepen na zijn overvlucht van het vliegveld op 6.000 ft QNH. Bij een aanval had hij zeker de controleur verwittigd.
- Er was geen enkel spoor van kogelgaten in de structuur van de DC-6.
- De vier motoren draaiden nog bij impact.
- De DC-6 heeft de grond geraakt met dalingshoek en de configuratie van een normale landing.
- Er was geen brand aan boord bij de impact; de brand is ontstaan tijdens de laatste 50 meter van de grond slide.

Besluit

We zijn er 100% van overtuigd dat de DC-6 NIET neergehaald werd door een Fouga. Alle geruchten en theorieën daaromtrent zijn **FAKE NEWS**.

NOTA

Wij vinden het eigenaardig dat men bij al die onderzoeken nooit de moed heeft gehad een Fouga te huren om een H-L-H vluchtprofiel, zoals dit van Kolwezi-Ndola-Kolwezi, uit te testen. We dagen de “complot protagonisten” uit om dit te doen – we kunnen zelfs een Fouga-eigenaar aanbevelen.

Ook zijn we bereid om een gelijkaardig profiel in Europa uit te tekenen; we zullen ervoor zorgen dat er voldoende uitwijkhavens langs het parcours liggen, waar het vliegtuig kan landen en bijtanken.

- Le calibre des mitrailleuses : 7,62 mm. C’est très petit (le calibre normal d’un pistolet est de 9 mm) et ne peut être efficace que contre des « soft targets » à une distance de tir de maximum 200 mètres. Pour abattre un quadrimoteur comme le DC-6, plusieurs attaques à courte distance seraient nécessaires.
- Le Fouga ne dispose que d’un système de visée réglé manuellement pour attaquer des cibles au sol.
- Le Fouga n’a pas de radar de bord qui pourrait détecter (de nuit) d’autres avions.
- À l’exception d’Élisabethville, il n’y avait pas d’autres aérodromes au sud de Kolwezi avec une piste en dur pour permettre la mise en œuvre du Fouga. L’hypothèse que le Fouga aurait pu décoller de Kipushi (latérite) ne tient pas la route. La distance Kipushi-Ndola-Kolwezi est trop grande. De plus, l’avion n’aurait pas pu retourner à Kipushi par manque de radiophare et éclairage de piste.
- Il n’y avait pas de radar au sol pour diriger le Fouga vers sa cible.
- Aucun des plus de 120 témoins interrogés n’a entendu le bruit typique des moteurs du Fouga.
- Le pilote n’a plus appelé le contrôle après son survol de l’aérodrome à 6.000 ft QNH. S’il avait été attaqué, il aurait certainement averti le contrôleur.
- Il n’y avait aucune trace d’impact de balles dans la structure du DC-6.
- Les quatre moteurs tournaient encore à l’impact.
- Le DC-6 a touché le sol avec l’angle et la configuration d’un atterrissage normal.
- Il n’y avait aucun feu à bord lors de l’impact ; il s’est déclenché durant les 50 derniers mètres de la glissade au sol.

Conclusion

Nous sommes à 100% convaincus que le DC-6 n’a PAS été abattu par un Fouga. Toutes les rumeurs et théories à ce sujet sont des **FAKE NEWS**.



NOTE

Nous trouvons étrange que lors de toutes ces enquêtes, personne n’ait jamais pris la peine (ou le courage ?) de louer un Fouga pour tester un profil H-L-H (High-Low-High) tel qu’un Kolwezi-Ndola-Kolwezi. Nous défions les « protagonistes du complot » de le faire – nous pouvons même recommander un propriétaire de Fouga.

Nous sommes aussi disposés à dessiner un profil identique en Europe ; nous nous assurerions qu’il y ait des aérodromes de diversion le long du parcours, où l’avion pourrait atterrir et ravitailler.

Les entreprises aéronautiques belges¹

De Belgische luchtvaartbedrijven¹

Partie V :
Les entreprises aéronautiques
après la Deuxième Guerre
mondiale

Deel V:
De vliegtuigbouwers
na de
Tweede Wereldoorlog



© BARCO

Mich Mandl & Alphonse Dumoulin

Vertaling Paul Buyse en M-C Liebaers

Chapitre 3 :

Du F-16
aux avions de transport
de la dernière génération

(troisième partie)

Les équipementiers et les ambitions
aéronautiques régionales belges
(suite)

Hoofdstuk 3:

Van de F-16
naar de transportvliegtuigen
van de laatste generatie

(Deel III)

De toeleveranciers en de ambities
van de Belgische gewesten
in de luchtvaartindustrie (vervolg)

¹ Extrait des livres 'Cent ans de technique aéronautique en Belgique', par Mich Mandl & Alphonse Dumoulin

¹ Uittreksel uit de boeken 'Cent ans de technique aéronautique en Belgique', door Mich Mandl & Alphonse Dumoulin

Parmi les entreprises membres du **Flag-Flemish Aerospace Group**, la société du Courtrais, Barco, est incontestablement l'équipementier phare du nord du pays. En 2009, l'entreprise fête ses 75 ans d'existence. Elle débute dans l'assemblage de radios, dont les pièces proviennent des États-Unis, d'où l'appellation Barco ou « Belgian American Radio Corporation ».

En 2010, la société est présente dans 90 pays et compte 3.700 employés. La division de Courtrai est responsable de la partie avionique. Elle s'est spécialisée dans la fabrication d'instruments présentés sur écrans LCD (Liquid Crystal Display).

Barco va percer dans le secteur fort fermé des instrumentistes grâce aux compensations économiques découlant entre autres des programmes de modernisation de l'avionique du C-130 et du MLU F-16, réalisés à partir de 1990 pour la Force Aérienne belge. Il s'agit d'un travail de sous-traitance, avec des produits développés par Barco pour la firme américaine d'intégration de systèmes, Honeywell. Barco fabrique notamment les CDU-Control and Display Units du cockpit C-130. Cette coopération s'est récemment étendue au secteur civil d'aviation d'affaires.

Tussen de bedrijven die lid zijn van de **Flag-Flemish Aerospace Group** is de Kortrijkse vennootschap Barco ongetwijfeld de meest in het oog springende uitrustingsleverancier uit het noorden van het land. In 2009 viert de firma haar 75^{te} bestaansjaar. Ze debuteert met het monteren van radiotoestellen waarvan de onderdelen uit de Verenigde Staten komen. Vandaar dat de benaming Barco komt van "Belgian American Radio Corporation".

In 2010 is de vennootschap in 90 landen vertegenwoordigd en telt 3.700 werknemers. De afdeling van Kortrijk is verantwoordelijk voor de vlieginstrumenten. Ze heeft zich gespecialiseerd in het vervaardigen van LCD-schermen (Liquid Crystal Display) waarop de vlieginstrumenten worden voorgesteld.

Barco zal in deze uiterst beperkte sector van instrumentenmakers doorstoten dankzij de economische compensaties die onder andere voortspruiten uit de programma's voor het moderniseren van de elektronische apparatuur van de C-130 en van de MLU F-16, die vanaf 1990 voor de Belgische Luchtmacht worden geconstrueerd. Het gaat hier om een opdracht in onderaanneming met door Barco ontworpen instrumenten voor de Amerikaanse firma Honeywell, belast met de integratie van de systemen. Barco fabriceert vooral de CDU-Control and Display Units voor de cockpit van de C-130. Deze samenwerking werd onlangs uitgebreid naar de burgersector voor de zakenvliegtoegen.



Écrans LCD Barco dans les C-130 belges - LCD-schermen van Barco in de Belgische C-130's

Fin des années 90, Barco va être chargée des systèmes de visualisation de l'avion américain de reconnaissance électronique, le RC-135⁽¹⁾. Près d'une centaine de set d'écrans sont réalisés dans un environnement particulièrement complexe, du fait des risques d'interférence électronique avec les autres équipements à bord de l'appareil.

¹ Le RC-135 est un avion muni d'une multitude d'équipements de surveillance électronique. Des informations en temps réel sont transmises au commandement des opérations, aux avions tactiques ainsi qu'aux avions de détection lointaine AWACS.

Einde de jaren 90, wordt Barco belast met de systemen voor het visualiseren van het elektronisch Amerikaans verkenningsvliegtuig, de RC-135⁽¹⁾. Er worden bij de honderd schermen vervaardigd en dit in een buitengewoon complexe omgeving door het feit dat er risico's bestaan van elektronische interferentie met de andere systemen aan boord van het toestel.

¹ De RC-135 is een vliegtuig dat voorzien is van een groot aantal systemen voor elektronische verkenning. De werkelijke inlichtingen worden overgemaakt aan het commando van de operaties, aan de tactische vliegtuigen alsook aan de vliegtuigen met een grotere opsporingsreikwijdte, de AWACS.



*Le RC-135, avion de reconnaissance US
De RC-135, VS verkenningsvliegtuig*

Au cours des dix dernières années, le personnel de cette division a décuplé et comprend 200 personnes en 2010. Leurs écrans ont été adoptés sur plus de 80 types d'avions différents. En 2007, Barco reçoit le « Boeing Gold Performance Excellence Award » de la firme américaine, récompense d'une parfaite collaboration avec l'avionneur américain, entre autres dans le programme V22 (tiltrotor).

La firme Barco est bien sûr présente dans la famille des avions Airbus et notamment dans l'A380. Barco a également osé s'implanter à l'Est et est présente avec ses CDU et écrans LCD, dans plusieurs programmes de modernisation mais également des avions nouveaux tels le Tupolev-204 et l'Iliushin-114



*Le Boeing V22 tiltrotor
De Boeing V22 tiltrotor*

In de loop van de laatste tien jaar is het personeel van deze afdeling vertienvoudigd en heeft in 2010 een bezetting van 200 personen. Hun schermen werden op meer dan 80 verschillende types van vliegtuigen gemonteerd. In 2007 ontvangt Barco de "Boeing Gold Performance Excellence Award" van de Amerikaanse firma. Het betreft een beloning voor de perfecte samenwerking, onder andere in het programma V22 (tiltrotor), met de Amerikaanse vliegtuigbouwer.

De firma Barco vinden we natuurlijk ook terug op de vliegtuigen van de Airbus-familie en vooral op de A380. Barco heeft het tevens aangedurfd zich in het Oosten te vestigen en is er tegenwoordig met haar CDU's en LCD-schermen niet alleen gebruikt in verschillende moderniseringsprogramma's doch ook op nieuwe vliegtuigen zoals de Tupolev-204 en de Iliushin-114.



*Instrumentation LCD Barco sur Iliushin-114 et Tupolev-204
Barco Lcd-instrumentatie op de Iliushin-114 en de Tupolev-204*

L'instrumentation LCD de l'appareil suisse Pilatus PC-21, un turbopropulseur d'entraînement de la dernière génération, est également une pleine réussite.

En 2015, Barco a vendu sa section aéronautique à la multinationale américaine Esterline, entreprise qui est également installée à Courtrai.



De recentste LCD-instrumentatie op het Zwitsers toestel, de Pilatus PC-21, turbopropvliegtuig voor scholing van de laatste generatie, is eveneens een schot in de roos.

We noteren dat in 2015, Barco zijn aeronautische afdeling aan de Amerikaanse multinationale Esterline verkocht heeft, firma die ook in Kortrijk gevestigd is.



*L'avion suisse d'entraînement Pilatus PC-21
Het Zwitsers opleidingsvliegtuig, de Pilatus PC-21*

La Région Wallonne a elle aussi compris, au cours des années 90, que l'aéronautique et le spatial pouvait être, en dehors des grandes entreprises traditionnelles, un secteur de développement, porteur d'emplois. L'EWA-Entreprises Wallonnes de l'Aéronautique – en quelque sorte le pendant du FLAG – a vu le jour en 1994. En 2010, cette ASBL regroupe 58 entreprises de l'aéronautique. Différentes initiatives ont abouti en 2006, à la création d'un pôle de compétitivité appelé « SkyWin Wallonie ». Ce pôle a pour mission d'optimiser les approches stratégiques du secteur aéronautique et spatial. Il doit stimuler les activités de recherches et de développement grâce à une collaboration plus étroite entre toutes les parties concernées : les grandes entreprises, les PME, les centres de recherche et les universités.

Dans une évaluation réalisée par un service de consultance, en octobre 2008, sur les trois dernières années d'activité de subvention publique, car c'est bien de cela qu'il s'agit, on peut y lire que l'EWA a « constitué le réceptacle de l'activité de *clustering*² soutenu par la Région Wallonne ». Une première phase expérimentale a démarré en 2002. En 2010, le secteur de l'aéronautique wallon représente plus de 7.000 emplois directs avec 54 % du chiffre d'affaires allant directement à l'exportation. La plupart des membres se disent satisfaits du soutien qui leur est octroyé. Il renforce leur compétitivité et est essentiel dans le développement de réseaux « entreprises, universités et centres de recherches ».

Aujourd'hui on peut dire que les effets de la politique menée par la Région Wallonne dans le secteur aéronautique portent leur fruit, notamment en ce qui concerne la participation des industries wallonnes dans l'A380 et l'A350.

Enfin, le niveau fédéral a lui aussi saisi toute l'importance du secteur technologique de pointe que représentent les activités dans le domaine de l'aéronautique. L'accord de coopération relatif à l'intervention de l'État fédéral dans la participation de l'industrie belge au programme Airbus A350 décidée par le gouvernement, en date du 11 septembre 2008, en est un bel exemple. À cette occasion, l'État fédéral et les trois Régions ont décidé

² Le terme « cluster » est officiellement utilisé dans les documents de la Région Wallonne. Dans le présent contexte, il signifie « réseau ».



In de loop van de jaren 90 heeft **het Waalse Gewest** op haar beurt begrepen dat de lucht- en ruimtevaart, buiten de grote traditionele bedrijven, een sector in ontwikkeling kon zijn met mogelijkheden tot tewerkstelling. De EWA – Entreprises Wallonnes de l'Aéronautique – (Waalse Luchtvaartbedrijven) in zekere zin een tegenhanger van de FLAG, werd in 1994 opgericht. In 2010, groepeerde deze vzw 58 luchtvaartbedrijven. Met de creatie van een competitiviteitscentrum, "Sky Win Wallonië" genaamd, zijn er in 2006 verschillende initiatieven tot stand gekomen. Dit centrum heeft tot doel van de strategische toenaderingen naar de lucht- en ruimtevaartsector te optimaliseren. Het moet de activiteiten stimuleren op gebied van onderzoek en ontwikkeling, dankzij een nauwere samenwerking tussen alle betrokkene partijen: de grote bedrijven, de PME's, de onderzoekcentra en de universiteiten.

In oktober 2008 voert een consultbureau een evaluatie uit van de gesubsidieerde WEA activiteiten over de laatste drie jaar. In het verslag kan men lezen dat de EWA het platform heeft gevormd van hetgeen men de "clusteractiviteit"² noemt, ondersteund door het Waalse Gewest. Een eerste proeffase werd in 2002 opgestart. In 2010 heeft de Waalse luchtvaartsector een directe tewerkstelling van meer dan 7.000 personen met 54 % van het zakencijfer dat rechtstreeks voor de uitvoer is bestemd. Het merendeel van de leden is tevreden met de steun die hun is toegekend. Hij versterkt hun competitiviteit en is belangrijk in de ontwikkeling van de netten "bedrijven, universiteiten en onderzoekcentra".

Vandaag kan men stellen dat de effecten van de door het Waalse Gewest gevoerde politieke in de luchtvaartsector haar vruchten draagt, onder andere wat de deelname van de Waalse industrie in de A380 en de A350 betreft.

Tenslotte heeft men ook op federaal niveau het belang begrepen van de spitstechnologie-sector die de activiteiten in het luchtvaartdomein vertegenwoordigen. Een mooi voorbeeld hiervan is het samenwerkingsakkoord aangaande de tussenkomst van de federale staat in de deelname van de Belgische industrie aan het programma van de Airbus A350 dat door de regering werd beslist op 11 september 2008. Bij deze gelegenheid hebben de Federale Staat en de drie Gewesten beslist aan de Belgische

² De term "cluster" werd officieel in de documenten van het Waalse Gewest gebruikt. In onderhavige context betekent het "netwerk".



*Premier vol de l'A350 le 14 juin 2013
Eerste vlucht van de A350 op 14 juni 2013*

d'apporter aux industries belges leur soutien au développement et à la production des composants de l'avion Airbus A350 XWB. Les entreprises concernées disposeront ainsi de moyens financiers leur permettant de mener à bien des activités de recherche et développement, indispensable clé d'entrée pour pouvoir participer à de tels programmes.

Grâce notamment à l'action des associations représentant les industriels actifs dans le secteur aéronautique, le niveau fédéral et les Régions semblent donc avoir réalisé toute l'importance d'un soutien en amont, condition sine qua non d'une participation aux programmes développés par les grands consortiums du secteur.

Épilogue

La période de l'entre-deux-guerres a vu la naissance des deux principales industries aéronautiques belges : la SABCA, grâce à l'ingéniosité de Georges Nélis et les établissements Fairey, grâce au savoir-faire d'Ernest-Oscar Tips. Georges Nélis est également à la base de la création de la Sabena, la compagnie nationale de transport aérien.

L'ingénieur Alfred Renard et le pilote-avionneur Jean Stampe méritent également de figurer en bonne place dans la liste des pionniers qui se sont dépensés sans compter pour faire progresser l'aviation et la construction aéronautique en Belgique. Sans doute trop peu soutenus par les pouvoirs publics, ils ne rencontreront pas toujours le succès escompté. La réussite de l'avion d'entraînement SV-4B va néanmoins consacrer leur génie créateur au-delà des frontières belges.

Les années d'après-guerre voient apparaître de nouveaux acteurs dans le domaine du transport aérien, entre autres avec la naissance de la Sobelair. D'autres compagnies voient le jour, mais la Sabena parvient à contrôler l'expansion de ces concurrents en maintenant son monopole sur le créneau des vols réguliers. Les renouvellements successifs et souvent ambitieux des avions de la compagnie affectent la rentabilité de l'entreprise. Finalement, une conjoncture défavorable, une productivité insuffisante et un climat social difficile amènent la compagnie à déposer le bilan après 80 ans d'existence.

En matière de construction aéronautique, Fairey parvient à consolider sa position d'avionneur grâce aux contrats militaires et au succès rencontré par les avions Tipsy. La SABCA est égale-

bedrijven de nodige steun te verlenen aan de ontwikkeling en aan de productie van onderdelen voor het vliegtuig Airbus A350 XWB. Zodoende zullen de betrokken ondernemingen over de financiële middelen kunnen beschikken die hun zullen toelaten hun activiteiten op gebied van onderzoek en ontwikkeling tot een goed einde te brengen. Deze activiteiten zijn de onmisbare toegangssleutel om aan zulke programma's te kunnen deelnemen.

Dankzij de actie van de verenigingen die de industriële actief in de luchtvaartsector vertegenwoordigen, lijken de federale regering en de gewestregeringen het belang van het verlenen van steun te hebben ingezien. Dit is onontbeerlijk voor een deelname aan de programma's die de grote consortiums van de sector op stapel worden gezet.

Épilogue

De periode tussen de beide wereldoorlogen heeft de geboorte gekend van twee belangrijke Belgische luchtvaartmaatschappijen: SABCA dankzij de vindingrijkheid van Georges Nélis en de etablissementen Fairey dankzij de knowhow van Ernest-Oscar Tips. Georges Nélis ligt eveneens aan de basis van de oprichting van Sabena, de nationale maatschappij voor luchtvervoer.

De ingenieur Alfred Renard en de vlieger Jean Stampe verdienen eveneens een ereplaats op de lijst van de pioniers die er kapitaal tegenaan gooiden om de luchtvaart en de vliegtuigconstructie in België te doen vooruitgaan. Door zonder twijfel te weinig door de overheden te worden ondersteund, zullen ze niet altijd het vooropgesteld succes kennen. Het welslagen van het opleidingsvliegtuig SV-4B zal hun genie als ontwerper ver buiten de grenzen van België bekend maken.

De jaren na de oorlog zien nieuwe acteurs op gebied van luchttransport verschijnen, onder andere met de geboorte van Sobelair. Andere maatschappijen zien het daglicht, maar Sabena slaagt erin de groei van haar mededingers het hoofd te bieden door haar monopolie over de regelmatige vluchten te behouden. De opvolgende en dikwijls eerzuchtige vernieuwingen van vliegtuigen treffen de rentabiliteit van de onderneming. Een ongunstige conjunctuur, een onvoldoende productiviteit en een moeilijk sociaal klimaat leiden ertoe dat de vennootschap na een bestaan van 80 jaar, de boeken moet neerleggen.

Op gebied van vliegtuigconstructie slaagt Fairey er in haar positie als vliegtuigbouwer te versterken dankzij de militaire contracten en het succes van de toestellen Tipsy. SABCA wordt eveneens geherlanceerd dankzij de bestellingen voor de gevechtsvliegtuigen van de Belgische Luchtmacht. Deze jets bieden aan FN de gelegenheid een nieuwe waaier van activiteiten te ontdekken: de constructie onder licentie en het onderhoud van de motoren voor de reactievliegtuigen. Het bouwen onder licentie van gevechtsvliegtuigen van de tweede generatie laat in eerste instantie toe dat de belangrijke Belgische vliegtuigbouwers hun activiteiten kunnen verderzetten. De discontinuïteit van deze programma's verplicht de Belgische vennootschappen nochtans van bijkomende activiteiten te zoeken om hun bezettingsplanning te vervolledigen. Strategische en niet altijd oor-

ment relancée grâce à l'acquisition des avions de combat pour la Force Aérienne. Ces jets sont l'occasion pour la FN de découvrir un nouveau créneau d'activités : la construction sous licence et l'entretien de moteurs d'avions à réaction.

La fabrication sous licence des avions de combat de la deuxième génération permet, dans un premier temps, aux grands avionneurs belges de poursuivre leurs activités. La discontinuité de ces programmes oblige toutefois les sociétés belges à rechercher des activités complémentaires pour permettre un meilleur étalement du plan de travail. Chez Fairey, des choix stratégiques pas toujours judicieux vont finalement entraîner l'arrêt des activités.

La perspective de la disparition d'un tel outil industriel amène les responsables politiques et quelques industriels belges à créer Sonaca. Le programme F-16 va permettre à la nouvelle société de poursuivre les activités aéronautiques de la défunte Fairey S.A. sur le plateau de Gosselies. Ce nouveau « contrat du siècle » est un nouveau catalyseur pour l'ensemble de l'industrie aéronautique belge qui profite, pendant près de vingt ans, de l'énorme succès de l'avion F-16. Pour la Division Moteurs de la FN, c'est l'occasion de franchir une nouvelle étape et de devenir avec le passage à la nouvelle société « Techspace Aero », l'une des grandes entreprises de moteurs d'avions en Europe.

Avec la fin de la guerre froide, la diminution des commandes militaires va amener les entreprises aéronautiques belges à rechercher des possibilités de diversification. L'occasion en est donnée grâce à la décision de la Belgique d'entrer dans les programmes d'avion de transport civil Airbus. C'est un grand défi pour l'aéronautique belge. La fabrication de ces appareils est également l'occasion pour de nouvelles entreprises de se lancer dans l'aventure aéronautique. Ces firmes vont réussir à s'imposer comme des leaders mondiaux dans des niches technologiques fort pointues. Elles vont entre autres réussir, tout comme leurs aînées, à participer aux grands programmes de ce fin de siècle : l'A380, l'A400M et l'A350, le dernier avion de la famille Airbus.

Même si du fait de leur taille réduite, les industries aéronautiques belges ne font pas directement partie de grands consortiums comme EADS (partenaire principal d'Airbus), ces entreprises ont réussi à s'imposer dans un premier temps grâce aux compensations économiques liées aux commandes de défense. Par la suite, la reconversion à la production civile a progressivement été réalisée et aujourd'hui, la participation des entreprises belges dans les derniers grands programmes s'effectue essentiellement sur base de la qualité et de la compétitivité des produits. Les impulsions politiques de ces dernières années portent leur fruit dans le nord comme dans le sud du pays. L'orientation industrielle dans les différentes régions peut être qualifiée de complémentaire. Si les entreprises wallonnes et bruxelloises sont principalement axées sur les cellules ou les composants de moteurs et si les entreprises flamandes peuvent pour la plupart être qualifiées d'équipementiers, le rôle de ces dernières est sans aucun doute essentiel et vital pour le développement futur du secteur aéronautique en Belgique.

deekundige keuzes zullen uiteindelijk resulteren in het sluiten van de etablissementen Fairey.

Het vooruitzicht dat zulk een industrieel potentieel verdwijnt, leidt ertoe dat de politieke en enkele Belgische industriële verantwoordelijken ertoe overgaan Sonaca te stichten. In de vesting van het gefaalde Fairey te Gosselies zal het programma van de F-16 de nieuwe maatschappij toelaten de luchtvaartactiviteiten verder te zetten. Dit "contract van de eeuw" is een nieuwe katalysator voor het geheel van de Belgische luchtvaartindustrie die gedurende ongeveer twintig jaar van het enorm succes van het vliegtuig F-16 zal profiteren. Voor de motorenafdeling van FN schept dit de gelegenheid een nieuwe stap voorwaarts te zetten en door te worden opgenomen in de nieuwe vennootschap "Techspace Aero" zal ze een van de belangrijkste Europese bedrijven voor vliegtuigmotoren worden.

Het einde van de koude oorlog brengt met zich mede dat de militaire bestellingen verminderen en zal de Belgische Vliegtuigconstructeurs ertoe verplichten andere afzetgebieden te vinden. Deze gelegenheid wordt geboden dankzij de Belgische beslissing deel te nemen aan de programma's van het burger-transport-vliegtuig Airbus. Dit betekent een grote uitdaging voor de Belgische luchtvaartindustrie. De fabricatie van deze toestellen biedt tevens de gelegenheid aan nieuwe ondernemingen zich te lanceren in het luchtvaart-avontuur. Deze firma's zullen er in slagen zich te bevestigen als wereldleiders in de spitstechnologie.

Ze zullen er onder andere in slagen, juist zoals hun oudere collega's, deel te nemen aan de belangrijke programma's gestart op het einde van de eeuw: de A380, de A400M en de A350, het laatste vliegtuig van de Airbus familie.

Zelfs door hun beperkte omvang waardoor de Belgische vliegtuigindustrieën niet rechtstreeks deel uitmaken van de grote consortiums zoals EADS (bijzonderste deelnemer van Airbus), zijn deze bedrijven er toch in geslaagd zich in eerste instantie te doen gelden dankzij de economische compensaties verbonden aan de bestellingen van landsverdediging. Vervolgens is de omschakeling naar de burgerproductie progressief bewerkstelligd en heden ten dage is de deelname van de Belgische bedrijven aan de recentste belangrijke programma's hoofdzakelijk tot stand gekomen op basis van de kwaliteit en van het concurrentievermogen van haar productie. De politieke impulsen van deze laatste jaren werpen zowel in het Noorden als in het zuiden van het land hun vruchten af. De industriële oriëntatie in de verschillende regio's kan als aanvullend worden beschouwd.

De Waalse en de Brusselse ondernemingen in het bijzonder zijn toegespitst op rompen en motoronderdelen. De Vlaamse bedrijven kunnen voor het merendeel gecatalogeerd worden als fabrikanten van instrumenten. De rol van deze laatsten is zonder de minste twijfel belangrijk en vitaal voor de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaartsector in België.

Souvenirs d'une balade dans le nord

Liévin
van Outryve d'Ydewalle
Vertaling: Jacques Wuyts



Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden

Premier épisode : Bienvenue à Léopoldville

Contexte

Fin Juillet 1964. La sécession de la province du Katanga prenait fin. Les combats avaient cessé. Mais d'autres avaient repris. Surtout dans l'Est où presque simultanément, plusieurs rébellions s'étaient déclenchées. Les Lumumbistes faisaient beaucoup parler d'eux. Mais la rébellion qui avait à sa tête Mulele, était probablement la plus importante. Ce fut en tout cas la plus sauvage et la plus sanglante. Cette réputation, soigneusement entretenue, lui avait permis une progression fulgurante...

Ses guerriers se faisaient appeler Simbas, ce qui signifie lions : des combattants sans pitié qui, sous l'influence de drogues et d'alcool, ne craignaient aucun danger et détruisaient tout sur leur passage.

Presque au même moment, les troupes de l'ONU recevaient l'ordre de se retirer. Leur présence au Congo ne s'était pas révélée fort glorieuse. De plus, la mort mal expliquée de son président,

Eerste episode: Welkom in Leopoldstad

Context

Einde Juli 1964. De secessie van de Katanga-provincie komt ten einde. De gevechten zijn gestopt. Maar andere hebben hernomen. Vooral in het Oosten waar verscheidene opstanden bijna gelijktijdig uitbreken. Men hoort veel spreken van de Lumumbisten, maar de opstand, onder de leiding van Mulele, is wellicht de belangrijkste. In elk geval is het de wildste en de bloedigste.

De reputatie van Mulele, die opzettelijk opgeschroefd wordt, zorgt ervoor dat hij bliksemsnel oprukt. Zijn krijgers noemen zich "Simba's", hetgeen leeuwen betekent; meedogenloze strijders die, onder invloed van drugs en alcohol, geen enkel gevaar vrezen en alles vernielen waar zij voorbij komen.

Bijna op hetzelfde ogenblik krijgen de UNO-troepen het bevel zich terug te trekken. Hun aanwezigheid in Congo is blijkbaar niet zeer roemrijk geweest. Daarenboven maakt de nooit opgeloste dood



La vedette - De vedette
Piasecki helicopter H-21

Dag Hammarskjöld, fit que ce départ, prit vite une allure de dérouté... Ce fut une période assez tumultueuse. Embuscades, viols, massacres et représailles. On ne parlait plus que des Simbas et de leurs atrocités.

Ce fut à cette époque qu'apparut une circulaire demandant quelques volontaires afin de combler le vide laissé par le départ des troupes de l'ONU... Elle eut peu de succès. Les grands titres des journaux y étaient certainement pour quelque chose. Malgré tout, une centaine d'hommes partirent vers cette région. Leur départ se fit discrètement... très discrètement, car la Belgique, officiellement, affirmait n'y avoir envoyé personne...

Ceci est la relation de quelques jours d'aventures que vécurent trois d'entre eux...

Le début

02 août 1964. Voilà plus de deux jours que nous étions à Léopoldville. Nous étions cinq ou six, je ne sais plus au juste, et nous y attendions des ordres qui ne venaient pas. On nous avait demandé de ne pas nous faire remarquer, d'être extrêmement discrets...

van hun secretaris-generaal, Dag Hammarskjöld, van dit vertrek al snel een soort aftocht... Het is een vrij woelige periode. Hinderlagen, verkrachtingen, bloedbaden en represailles. Men spreekt van niets anders meer dan van de Simba's en hun gruweldaden.

Het is in die tijd dat er in de Luchtmacht een omzendbrief verschijnt waarin vrijwilligers gevraagd worden om het vacuum te vullen dat het vertrek van de UNO-troepen geschapen had. Die omzendbrief heeft weinig succes. De hoofdtitels van de kranten zijn daar niet vreemd aan. Maar ondanks alle alarmerende berichten vertrekken toch een honderdtal mannen naar deze streek. Hun vertrek gebeurt op discrete ...zeer discrete wijze, want officieel beweert België er niemand heen te sturen...

Dit is het relaas van enkele avontuurlijke dagen die drie onder hen beleven.

Het begin

02 augustus 1964. Zo waren we reeds meer dan twee dagen in Leopoldstad. We waren met vijf of zes, ik weet het niet meer juist, en we wachtten er op orders die maar niet kwamen. Men had ons gevraagd niet op te vallen, uiterst discreet te zijn.

Souvenirs d'une balade dans le nord

Pour passer le temps, il y avait la piscine, le cinéma, une promenade jusqu'au zoo ou un bouquin. Le soir, parfois une pinte et un sachet de cacahuètes à la terrasse d'un bar éloigné dans la cité noire.

Apparemment des vacances de milliardaire. Comme eux, nous essayions de ne pas être reconnus... cela, en rasant les murs, en nous fauflant dans les ruelles de cette grande ville.

Mais, ne parlant à personne, évitant toute question et tout contact, les jours n'en finissaient pas.

C'était une situation assez confuse. Le Congo était indépendant depuis 1960 ; cependant, la Belgique avait continué d'y fournir une certaine assistance. Ce n'était donc un secret pour personne que des militaires belges s'y trouvent éparpillés un peu partout. Ce qui était moins compréhensible, c'était la raison pour laquelle cette présence (la nôtre), celle des derniers volontaires, devait, elle, rester secrète. Mystère.

Déjà notre départ de Belgique avait été problématique. On nous avait ordonné de nous rendre à l'aéroport en passant par une grille dérobée. Ceci à l'abri des regards, mais surtout loin de la presse. Malgré tout, celle-ci eut vent de quelque chose de clandestin et tout de suite, pour couper court à tout soupçon, ce départ fut annulé, remis à un autre jour et avec, cette fois, la recommandation de nous présenter à une seconde entrée et en vêtements civils... Le voyage qui s'en suivit fut du même genre... L'avion dut contourner toute l'Afrique. Il y eut des escales quelque part dans l'Océan Atlantique et le voyage dura près de vingt-quatre heures. Mais passons, cela ne concerne pas ce récit.

Depuis notre arrivée, nous avons séjourné quelque temps dans le sud du pays, au Katanga. Mais là-bas c'était presque en brousse, dans un lointain patelin où personne ne posait de questions... Et de là, c'était un peu le hasard des circonstances qui m'avait amené dans la capitale.

Pas d'instructions... Rien. La consigne de prudence et de discrétion semblait efficace. Naturellement, nous n'étions pas payés. Pas drôle de vivre ainsi.

Enfin, un jour, cela se réveilla. Un gradé, un « mini-gradé », sous-fifre de je ne sais quelle arme, vint avec des nouvelles. Se prenant pour le centre du monde, il chuchota quelques noms, donna des directives, gesticula...

- d'Ydewalle ?
- Oui.
- OK. Vous prendrez la place de van Outryve qui ne s'est pas présenté à l'appel.

Parfois, c'était une blague, parfois pas. Comme il n'y avait pas eu d'appel... En tout cas, j'aurais mieux fait de fermer mon klaxon. Hélas, cela, je ne le sus que bien plus tard.

- Demain matin, aux hangars de la Ndjili avec Lechat et Staf. Lechat sera votre patron. Les autres avec moi, départ cet après-midi. Discrétion absolue. Compris ?

Mais je veux en savoir plus.

- Cela va-t-il encore durer longtemps de devoir se cacher comme des voleurs ?

Om de tijd door te brengen was er het zwembad, de bioscoop, een wandeling naar de dierentuin of een boek. 's Avonds, soms een pint en een zakje pinda's op het terras van een afgelegen bar in de cité.

Op het eerste zicht miljardairsvakanties. Zoals zij, trachtten we niet herkend te worden... langs de muren schierend, kuierend in de steegjes van die grote stad.

Maar door met niemand contact te hebben, elke vraag en elk gesprek vermijdend, waren de dagen eindeloos.

Het was een nogal verwarde toestand. Congo was onafhankelijk sinds 1960 maar België was een zekere hulp blijven leveren. Het was dus voor niemand een geheim dat Belgische soldaten hier en daar aanwezig waren. Wat men minder goed begreep was de reden waarom die aanwezigheid (de onze), van de laatste vrijwilligers, geheim moest blijven. Mysterie.

Ons vertrek uit België stelde reeds problemen. We hadden het bevel gekregen ons naar de luchthaven te begeven langs een verborgen hek; dit om niet gezien te worden en vooral ver van de media. Spijts alles rook de pers onraad en om alle argwaan te vermijden, werd onmiddellijk het vertrek afgelast en tot een andere dag uitgesteld. Dit keer kregen we de raad langs een tweede ingang binnen te gaan, en in burgerkledij... Ook de reis was ongewoon... Het vliegtuig moest omheen gans Afrika vliegen. Er waren tussenlandingen ergens midden de Atlantische oceaan en de trip duurde bijna vierentwintig uur. Maar goed, dit heeft niets te zien met het verhaal.

Sinds onze aankomst waren we een tijdlang in het Zuiden van het land gebleven, in Katanga. Maar ginds was het bijna in de brousse, in een ver afgelegen dorpje waar niemand vragen stelde ... En zo ben ik via diverse wegen in de hoofdstad aangekomen.

Geen richtlijnen ... niets. De aanbevelingen om voorzichtig en discreet te zijn, bleken te werken bleken te werken. Natuurlijk werden we niet betaald. Niet leuk om op die manier te leven.

Eindelijk, op een zekere dag schoot men wakker. Een man met een "mini-graad", een ondergeschikte van ik weet niet welk wapen, kwam met nieuws. Hij beschouwde zich als het middelpunt van de wereld, prevelde enkele namen, gaf richtlijnen, zwaaide met zijn armen...

- d'Ydewalle?
- Ja.
- OK. Jij neemt de plaats van van Outryve die niet opdaagde voor het appel.

Soms was het een grap, soms niet. Gezien er geen appel plaats vond...In alle geval had ik beter mijn mond gehouden. Helaas, dit wist ik pas veel later.

- Morgenvroeg, bij de hangars van Ndjili met Lechat en Staf. Lechat zal uw baas zijn. De anderen gaan mee met mij, vertrek deze namiddag. Volstrekke discretie. Begrepen?

Maar ik wil meer weten.

- Zullen we ons nog lang moeten verstoppen als dieven ?
- Ik weet niet wat ik u kan antwoorden, tenzij dat men mij gevraagd heeft aan te dringen dat jullie discreet en

Herinneringen aan een uitstapje naar het Noorden



- Je ne sais que vous répondre, sinon que l'on m'a demandé d'insister sur votre discrétion et votre prudence. Apparemment votre présence ne coïncide pas avec certaines déclarations gouvernementales... Je n'en sais pas plus.

- Donc, tant qu'il en sera ainsi, nous devons nous attendre à ne pas être payés.

Le bonhomme avait eu un geste d'impuissance et sans rien ajouter pour nous apaiser, il s'en était allé.

Lechat était plus connu sous le nom de « Pussy ». Dans le monde des pilotes, presque chacun a un sobriquet. « Pussy » lui convenait parfaitement : un homme calme et souriant. Staf, c'était le diminutif de Gustave. Un petit bonhomme d'aspect

voorzichtig moeten zijn. Blijkbaar stemt uw aanwezigheid niet overeen met bepaalde verklaringen van de regering... Meer weet ik niet.

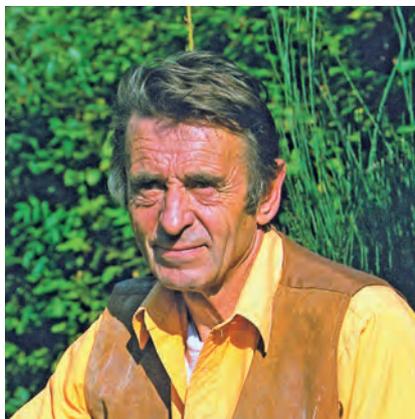
- Dus, zolang het zo is, moeten we niet verwachten dat we zullen betaald worden.

De kerel had een gebaar van onmacht en zonder iets bij te voegen om ons gerust te stellen, is hij vertrokken.

Lechat was beter gekend als "Pussy". In de wereld van de piloten heeft bijna iedereen een bijnaam. "Pussy" paste zeker bij hem: een rustige en glimlachende man. Staf was het verkleinwoord van Gustave. En kleine kerel die er oprecht en doeltreffend uitzag. Zeker een uitstekende mecanicien. Ik was Maatje. We wisten het



" Pussy "



" Maatje "



" Staf "

sec et efficace. Certainement un excellent mécano. Moi, c'était Maatje. Nous l'ignorions encore, mais nous allons constituer un trio pour un certain temps...

La Ndjili était l'aéroport le plus important du pays. Dans le passé, il avait eu la piste la plus longue d'Afrique. Mais c'était le passé. Un mécano nous y accueille. Un Américain, teint basané, cheveux noirs, peut-être un indien d'origine.

- Hello ! Messieurs, bienvenue. Content de vous voir.
Voilà l'hélico que nous vous préparons. Un H-21.
Dans quelques jours vous pourrez le convoier vers le sud.

Dans le hangar attendent de longues carcasses en aluminium, ainsi que d'immenses caisses marquées « Mission CO ».

- Ils ont mis du temps à venir, déclara-t-il.

Et il poursuivit en expliquant que certains de ces appareils avaient été utilisés en Antarctique. Mais la plupart, comme celui-ci, avaient servi au Vietnam. Là, ils en avaient vu de toutes les couleurs. Troués et tordus, ceux-là, on les reconnaissait sans mal. A la fin du conflit, l'USAF les avait déclassés et envoyés à Hawaï pour être stockés afin d'être cannibalisés ou pour servir de cible, ou encore, de décor de film... Ils y étaient restés près de deux ans, emballés dans des cocons et des caisses. Dieu sait quels méandres de générosité politique les avaient ressuscités : destination, le Congo.

nog niet, maar we zouden voor een bepaalde tijd een trio vormen ...

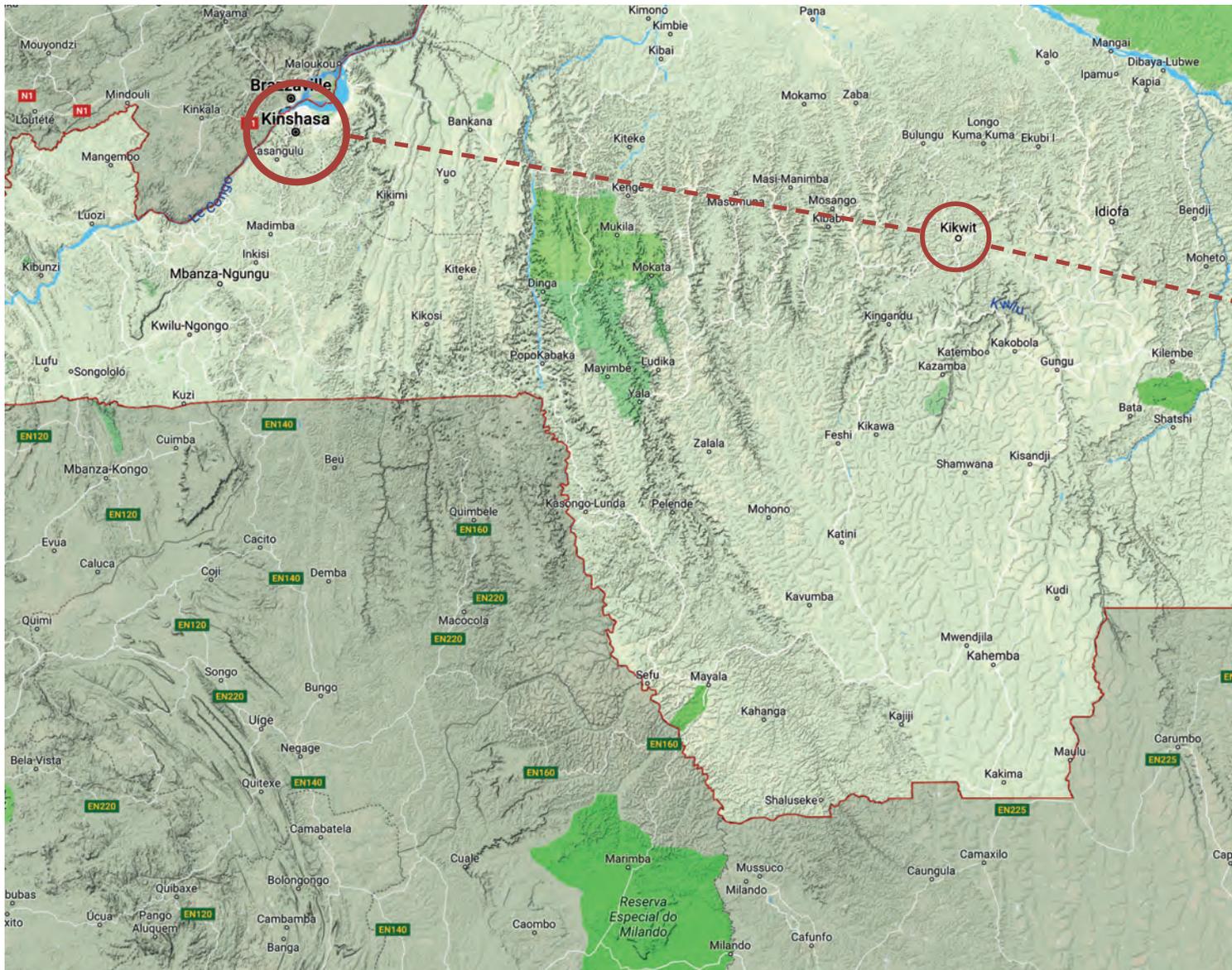
Ndjili was de belangrijkste luchthaven van het land. Destijds had het de langste landingsbaan van Afrika. Maar dit was het verleden. Een mecanicien ontvangt er ons. Een Amerikaan, donkere huidskleur, zwart haar, wellicht Indiaan van afkomst.

- Hello ! Welkom, heren. Blij u te zien. Ziedaar de helikopter die we voor u klaarmaken. Een H21. Over enkele dagen zullen jullie hem mogen overvliegen naar het Zuiden.

In de loods wachten lange aluminium geraamtes, alsook reusachtige kisten waarop "Mission CO" gemerkt staat.

- Het heeft lang geduurd voor ze hier waren, verklaart hij.

En verder legde hij uit dat sommige van deze toestellen aan de Zuidpool dienst hadden gedaan. Maar de meeste, zoals dit hier, werden in Vietnam ingezet. Daar hadden ze van alles meegemaakt. Verwongen en vol gaten, die kon men zonder moeite herkennen. Nadat het conflict geëindigd was, had de USAF ze gedeclasseerd en naar Hawaï vervoerd, waar ze opgeslagen werden voor wisselstukken, of als schietschijf, of nog, als decor voor films... Ze waren er bijna twee jaar gebleven, ingepakt in plasticfolie en in kisten. God weet hoe de kronkels van politieke vrijgevigheid ze weer tot leven hadden gebracht: met Congo als nieuwe bestemming.



Mais là, leur arrivée s'était fait attendre. Les grandes inscriptions « Mission CO » sur les caisses en étaient la cause. Quelque part, il y avait eu une confusion et leur voyage vers l'Afrique avait connu un long détour en passant par le Danemark... Le « CO » ne pouvait être que Copenhague... Comme dans ce pays, personne n'était au courant de cet envoi, ils y étaient restés oubliés dans un dépôt de la douane ou de l'armée. Leur seconde résurrection était un autre mystère. Mais peu importe, ils étaient enfin arrivés.

Ce que je venais d'entendre ne me convenait pas tellement. Bien sûr, on m'avait parlé de convoier un hélicoptère vers Kamina, mais tout de même, après avoir entendu l'historique de ces vieilles carcasses, je me sentais moins à l'aise.

Je venais de Florennes, une base de Thunderstreak F-84. Des chasseurs-bombardiers monoplaces, assez lourds mais rapides, efficaces et agréables à piloter. Rien à voir avec des hélicoptères !

Mes expériences sur ce genre d'engins se réduisaient à deux ou trois exercices de sauvetage en mer. Quelquefois aussi, pour aller skier avec des amis, je m'étais fait larguer sur les hauts sommets des environs de Narvik. Ou plus loin encore, bien au-delà du cercle polaire, afin d'observer les hordes de loups. Tout cela uniquement en tant que passager.

Maar men had op hun aankomst moeten wachten. De grote opschriften "Mission CO" op de kisten waren er de oorzaak van. Ergens was er verwarring geweest en hun reis naar Afrika had een lange omweg gemaakt langs Denemarken... Het "CO" kon enkel Copenhagen zijn... Vermits in dit land niemand iets wist van deze verzending, waren ze er vergeten gebleven in een opslagplaats van de douane of van het leger. Hun tweede verrijzenis was een ander mysterie. Maar hoe dan ook, ze waren eindelijk aangekomen.

Wat ik daarnet gehoord had beviel me niet zozeer. Zeker, men had me gesproken over een helikopter naar Kamina over te vliegen, maar niettemin, na over de afkomst van deze oude karkassen gehoord te hebben, was ik toch enigszins ongerust.

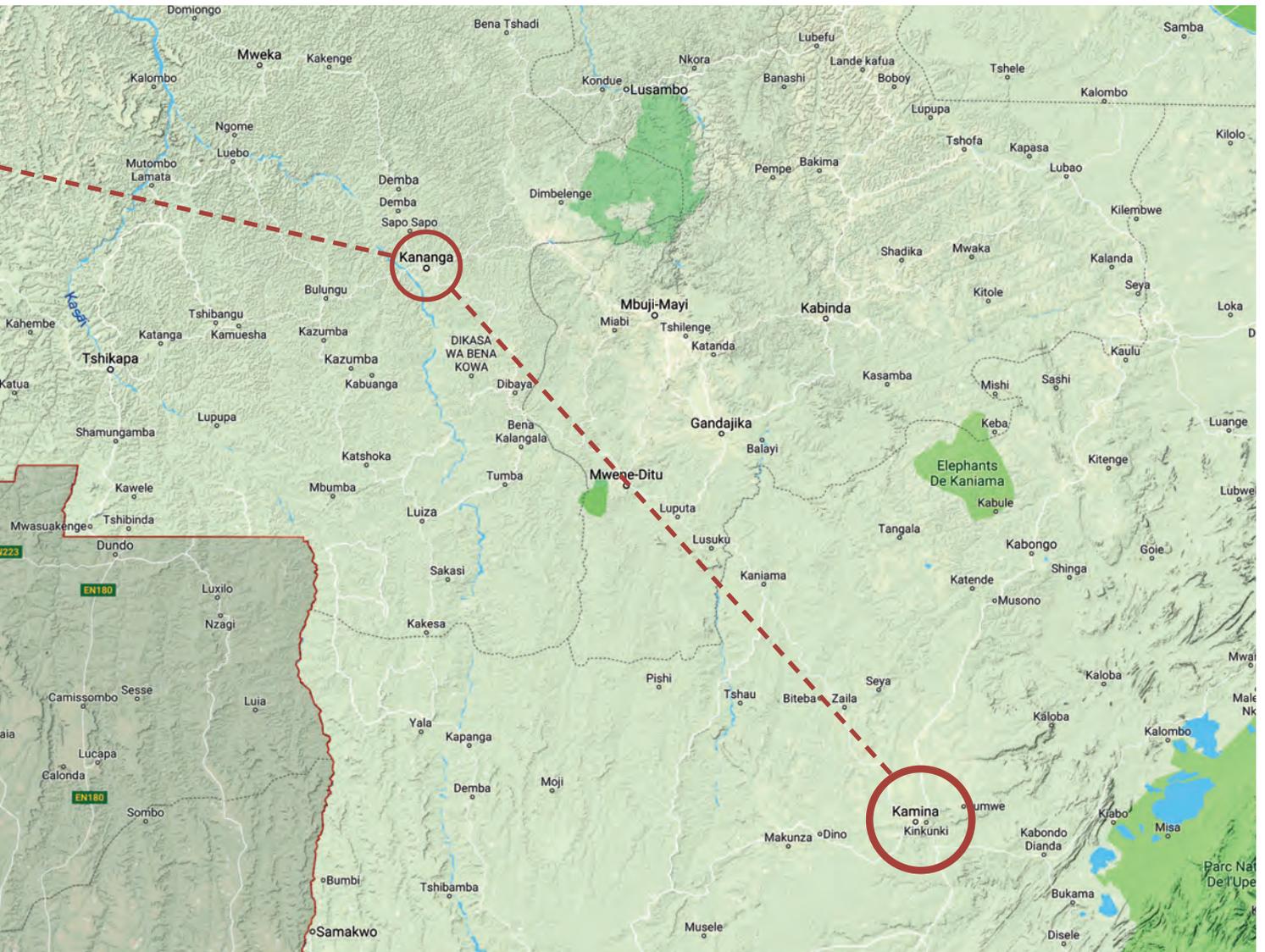
Ik kwam van Florennes, een Thunderstreak F-84-basis. Eenpersoons jager-bommenwerpers, nogal zwaar maar snel, doeltreffend en aangenaam om mee te vliegen. Niets te zien met deze helikopters!

Mijn ervaring met dergelijke toestellen beperkte zich tot twee of drie reddingsoefeningen op zee. Soms ook, om te gaan skiën met vrienden, had ik me laten afzetten op de hoge bergen in de omgeving van Narvik. Of nog veel verder, ver voorbij de Noordpoolcirkel, om de wolvenhorden waar te nemen. Dit alles

Mission prévue



Geplande opdracht



Au Katanga, il y avait déjà deux de ces hélicoptères. J'avais eu l'occasion d'accompagner l'un ou l'autre vol. Soi-disant comme co-pilote. Mais cela avait surtout été pour prendre quelques photos et observer les animaux galopant dans la brousse. Rien de plus. Je n'y connaissais donc strictement rien.

Pour Pussy, c'était différent. Lui venait de Koksijde. Une base de *rescue* en mer, sur la côte belge. Là, il volait sur Sikorsky, un hélico spécialement équipé pour le sauvetage. C'était un homme d'expérience et je savais qu'en compagnie de Staf, le mécano, il faisait une bonne équipe. En mission de sauvetage au-dessus de la mer, ils étaient toujours trois. Donc, avec un autre pilote expérimenté. Parfois ils étaient même quatre, quand en plus il y avait un médecin-plongeur à bord. Apparemment, un de ces rôles-là, c'est moi qui allais le jouer...

03 Août 1964. Le lendemain, le premier "bac" avait pris forme. Il faisait penser à une immense banane avec de grands rotors à chaque extrémité. Sur la carlingue, quelques rustines...

enkel als passagier.

In Katanga waren er reeds twee van die helikopters. Ik had de gelegenheid gehad om enkele vluchten te begeleiden. Zogezegd als copiloot. Maar dat was vooral geweest om enkele foto's te nemen en de dieren te observeren die in de brousse rondliepen. Niets meer. Ik kende er dus helemaal niets van.

Voor Pussy, was het anders. Hij kwam van Koksijde. Een basis voor redding op zee, aan de Belgische kust. Daar vloog hij op Sikorsky, een helikopter die speciaal voor redding op zee was uitgerust. Hij was een man met ondervinding, en ik wist dat hij samen met Staf, de mecanicien, een goede ploeg vormde. Voor reddingsoperaties op zee waren ze steeds met drie. Dus, met een andere ervaren piloot. Soms waren ze zelfs met vier, wanneer er daarbij nog een redder-duiker aan boord was. Blijkbaar ging ik een van die plaatsen innemen...

03 augustus 1964. De volgende dag had de eerste "kist" vorm

Souvenirs d'une balade dans le nord

Tout de suite, je remarquais que les mécanos puisaient dans différentes caisses. Aucun doute, on « cannibalisait » les autres pour mettre le premier en état de vol. Rassurant quant aux pièces de rechange...

Je regardais cela de loin, sans très bien réaliser dans quel guépier j'allais bientôt me trouver.

Soudain un téléphone sonna près de la grande porte du hangar. Je me trouvai le plus près et décrochai. Au bout du fil, une voix précise et autoritaire :

- Je suis le général en chef des forces congolaises. Où sont mes hélicoptères... ?
- On y travaille, ai-je répondu prudemment.
- Il y a une manifestation anti-gouvernementale sur le grand boulevard. C'est un début d'émeute... Il faut la mater. Je veux que vous survoliez le cortège, très bas, avec le maximum d'appareils afin que ces crapules se dispersent au plus vite. C'est un ordre de la Présidence.

Un moment, je reste muet, puis je répète ces quelques mots à Pussy.

- *Hei! man ! What is that for a joke?*

Brusquement, débouchant de derrière les hangars, une jeep chargée de militaires congolais fonça à toute vitesse vers nous. Ils étaient tous armés et fort excités.

- Vite, vite, en route. La rébellion est là, les émeutiers sont en ville. Ils sont des milliers. Vous devez les mater... les combattre... les anéantir. Sortez les hélicoptères... Vite. Vite....
- Les mater ? s'exclama Pussy. Mais avec quoi et comment ? Et puis, nous sommes ici pour convoyer cet appareil au Katanga. Rien d'autre.
- Sortez tous les hélicoptères. C'est un ordre du général, en avant.
- Mollo ! D'abord, il n'y a qu'une seule machine et on y travaille encore. Quand elle sera prête, il faudra effectuer des essais moteur, puis des essais en vol et après, attendre un certificat ou au moins, une formalité de l'aéronautique. Si tout va bien, cela ne sera pas prêt avant demain...
- Rien de tout cela. Pas de discussion. Le général ordonne que vous exécutiez ses ordres...
- Mais... quel général ?
- En avant. Vous êtes pilotes, oui ou non ?

Le moment n'était pas à la conversation. Inutile de raisonner ces militaires. Et puis, leur nombre et leurs armes nous impressionnaient... Était-ce le début d'un cauchemar ? Peut-être pas, mais j'avais tout de même la vague impression que les premiers panneaux d'un mauvais décor se mettaient lentement en place. Patience...

Comme trois idiots, nous regardions les mécanos pousser le gros hélicoptère hors du hangar. L'un d'eux se mit aux commandes, essaya le moteur.

gekregen. Hij deed denken aan een reusachtige banaan met grote rotors aan ieder uiteinde. Op de romp, enkele rustines...

Onmiddellijk merkte ik dat de mecaniciens zich in verscheidene kisten bevoorraden. Ongetwijfeld "kannibaliseerde" men de andere helikopters om de eerste vliegklaar te maken. Toch geruststellend voor wat de wisselstukken betreft...

Ik bekeek dit alles vanop afstand, zonder goed te beseffen in welk wespennest ik weldra zou terechtkomen.

Plots rinkelde de telefoon vlakbij de poort van de loods. Ik bevond mij dichtbij en nam op. Aan de lijn, een duidelijke en autoritaire stem:

- Ik ben de oppergeneraal van de Congolese krijgsmacht. Waar zijn mijn helikopters?
- Men werkt eraan, antwoordde ik voorzichtig.
- Er is een betoging tegen de regering langs de grote boulevard. Het is het begin van een oproer... Men moet die onderdrukken. Ik wil dat jullie de meute overvliegen, heel laag, met een maximum aan toestellen om dit uitschot uiteen te jagen. Dit is een bevel van de president.

Een ogenblikje zeg ik niets, dan herhaal ik die woorden aan Pussy.

- *Hei! man ! What is that for a joke?*

Plotseling komt een jeep vol Congolese militairen te voorschijn van achter de loodsen en rijdt in volle vaart naar ons toe. Ze waren allemaal gewapend en zeer opgewonden.

- Vlug, vlug, vooruit. Er is opstand, de rebellen zijn in de stad. Ze zijn met duizenden. Jullie moeten ze klein krijgen... ze bestrijden... ze kapot maken. Haal de helikopters buiten... Vlug, vlug...
- Ze klein krijgen? riep Pussy. Maar met wat en hoe? Daarbij, we zijn hier om dit toestel over te vliegen naar de Katanga. Niets anders.
- Haal alle helikopters buiten. Het is een bevel van de generaal, komaan.
- Mollo! Vooreerst, er is slechts één machine en men werkt er nog aan. Wanneer ze klaar zal zijn, zal men de motor moeten testen, daarna testen in vlucht en dan, wachten op een certificaat of ten minste, op een toestemming van de luchtvaartdiensten. Als alles meevalt, zal dat pas morgen klaar zijn...
- Niets daarvan. Niet discuten. De generaal geeft u het bevel zijn orders uit te voeren...
- Maar... welke generaal?
- Kom aan. Jullie zijn piloten, ja of neen?

Het was niet het ogenblik om een gesprek te voeren. Onnodig met die militairen te redeneren. En daarbij, wij waren onder de indruk van hun aantal en hun wapens... Was dit het begin van een nachtmerrie? Misschien niet, maar ik had toch de vage indruk dat we in een slecht scenario terecht kwamen. Geduld...



Le démarrage se fit sans problème, pas de crachotement, pas de ratés. Seulement un immense nuage de fumée. Après tant d'années de sommeil à l'autre bout du monde, cela semblait un miracle. Quelle mécanique, mais également chapeau pour les mécanos qui s'étaient occupés de sa résurrection.

Ce fut alors qu'émergeant d'un coin du bâtiment, un homme s'approcha de nous. Grand, costaud, boitant légèrement. Certainement un Américain. Il se présenta comme étant instructeur :

- Ready ?
- Ready for what ?
- La machine est à vous.
- Non, elle est à vous.
- Non, pas question. Je suis Américain.
- Et nous sommes Belges.
- Montez.

Dialogue de sourds. Il n'a pas envie de rigoler. Probablement un vétéran du Vietnam. Il se met à donner quelques explications en parlant d'une voix lente, terminant chaque phrase par des *you know, you see, it's easy, it is in the book, etc...*

A chaque *you know*, les autres hochaient la tête. J'en faisais autant, mais n'y comprenais absolument rien... *The book*, en fait, le manuel d'utilisation, aurait peut-être pu m'aider un peu. Mais bien entendu, celui-là était introuvable. Sans doute égaré depuis bien longtemps dans les méandres du Mékong, ou qui sait, ayant fait son office dans des latrines Viêt-Cong.

- On m'a dit que vous avez déjà piloté ce genre de machine, remarqua l'Américain.
- Oui, mais quelques heures seulement, répondit Lechat. Et sans aucune instruction ou entraînement...
- OK, good, so now listen ...

Als drie idioten zagen we de mecaniciens de zware helikopter uit de loods duwen. Een van hen zette zich aan de sturen en deed de motor draaien.

Het starten ging probleemloos, geen geknetter, geen haperingen. Slechts een enorme rookwolk. Na zoveel jaren ingeslapen geweest te zijn aan de andere kant van de wereld, scheen het een mirakel. Wat een machine, maar tevens hoed af voor de mecaniciens die gezorgd hadden voor haar verrijzenis.

Het was dan dat een man uit een hoek van het gebouw opdook en naar ons toekwam. Groot, potig, lichtjes mankend. Zeker een Amerikaan. Hij beweerde instructeur te zijn:

- Ready ?
- Ready for what ?
- De machine is voor u bestemd.
- Neen, het is de uwe.
- Neen, geen sprake van. Ik ben een Amerikaan.
- En wij zijn Belgen.
- Stap in.

Dovemansgesprek. Hij heeft geen zin om te gekscheren. Wellicht een Vietnam-veteraan. Hij begint wat uitleg te geven en spreekt traag. Hij eindigt zijn zinnen met *you know, you see, it's easy, it's in the book enz.*

Bij elke *you know* schudden de anderen hun hoofd. Ik deed hetzelfde, maar begreep er geen snars van... *The book*, in feite de handleiding, had me wellicht wat kunnen helpen. Maar uiteraard was die onvindbaar. Waarschijnlijk sinds lang kwijtgeraakt in de kronkels van de Mekong, of wie weet, dienst gedaan in de Vietcong-latrines.

- Men heeft mij gezegd dat je dat soort machine reeds bestuurd hebt, merkte de Amerikaan op.

Et il reprit ses explications en disant que cet hélicoptère volait comme un autre... à part que ceci, à part que cela... à part que cette machine était plus grande que celles que Pussy avait pilotées en Belgique. Qu'elle n'avait pas de stabilisateur à l'arrière, mais deux grands rotors... Qu'il ne fallait jamais que les pales entrassent dans les turbulences l'une de l'autre...

- Mais tout cela, vous le savez déjà, *I suppose...*

Et il poursuivit en précisant que l'hélicoptère dans lequel nous nous trouvions était certainement un des meilleurs parmi ceux qui venaient du dépôt de Hawaï... Ha, ha ! Meilleur en tout cas que ceux qui se trouvaient déjà au Katanga. De vieilles charrettes, celles-là... Celui-ci n'avait que quelques fuites d'huile, volait un peu en crabe... avec, parfois, des ratés... c'est que le moteur n'était plus tout jeune... Bien que l'appareil ait été conçu pour transporter une vingtaine de personnes, notre super instructeur trouvait prudent de se limiter à quatre ou cinq, ou de ne transporter que du matériel... etc, etc.

- *Well you see, hee hee. It's important to watch out, you know... etc, etc.*

Sans rien dire, nous regardâmes l'Américain se préparer à démarrer le gros moteur. Comme quelques instants plus tôt, celui-ci s'ébranla à nouveau et lentement les pales commencèrent à tourner.

- *You see ? No problems. Just watch out for oil leaks. But everything looks OK. You can go... bye...*

Rassurant ! En effet pour un vol de quelques minutes, cela ne devait pas poser de gros problèmes. Sans un mot de plus, le bonhomme s'éclipsa aussi mystérieusement qu'il était apparu.

Dehors, tenant le cornet d'un téléphone, un mécano gesticulait. C'était un nouvel appel du général qui s'impatientait de ne pas voir venir son escadrille...

Et les militaires en armes qui ne nous quittaient pas des yeux...

Le moteur tournait au ralenti. Les mains moites, le regard pincé, nous nous regardâmes. Bon, ce vol d'essai pouvait aussi bien se faire au retour. Pas vrai ?... Bien sûr... Nous échangeâmes un furtif coup d'œil. Pussy eut un gros soupir, puis il ajusta ses lunettes et donna un peu de gaz. Puis encore un peu plus.

Cette machine devait peser des tonnes pour ne pas pouvoir s'élever plus vite. Une vraie crêpe... mais non, l'Américain nous avait averti que ses meilleures années étaient passées depuis belle lurette...

Le tremblement de la carlingue s'accrut et lentement, très lentement, l'hélicoptère quitta le sol...

Prudent, Pussy s'éloigna un peu du hangar, puis se risqua à de timides manœuvres. Il savait ce qu'il faisait, cela se sentait tout de suite. Mais bon, il fallait tout de même tenir compte du fait que cette banane était restée près de deux ans dans une boîte...

Il fit quelques virages au-dessus des hautes herbes bordant le tarmac. Puis monta, avança, recula, un peu comme une danseuse, et quand les turbulences des deux pales se rencontraient, cela donnait l'impression d'être dans une petite barque prise dans une tempête. A éviter... Apparemment, ces quelques exercices l'avaient

- Ja, maar slechts enkele uren, antwoordde Lechat. En zonder enige opleiding of training...

- *OK, good, so now listen...*

En hij hernam zijn uitleg, en beweerde dat die helikopter vloog zoals een ander... behalve dit, behalve dat... behalve dat die machine groter was dan die met dewelke Pussy in België gevlogen had. Dat ze aan de achterzijde geen stabilisator had, maar twee grote rotors... Dat de rotorbladen nooit in elkaars turbulentie mochten komen.

- Maar dat alles weet je al, *I suppose...*

En vervolgens maakte hij ons duidelijk dat de helikopter waarin we ons bevonden zeker een der besten was van deze die in Hawaï opgeslagen waren. Ha, ha! In alle geval was hij beter dan die welke zich reeds in Katanga bevonden. Dat waren oude kramen... deze had slechts enkele olieklekken, vloog wat in krab... met af en toe haperingen... de motor was inderdaad niet van de jongste... Hoewel het toestel ontworpen was om een twintigtal man te vervoeren, vond onze super-instructeur het voorzichtig dit aantal te beperken tot vier of vijf, of enkel vracht te vervoeren... enz... enz.

- *Well you see, hee hee. It's important to watch out, you know... etc. etc.*

Zonder iets te zeggen bekeken we de Amerikaan die zich klaar maakte om de zware motor te starten. Zoals kort voordien kwam de motor op gang en langzaam begonnen de rotorbladen te draaien.

- *You see ? No problems. Just watch out for oil leaks. But everything looks OK. You can go... bye...*

Geruststellend! Om enkele minuten te vliegen zou dit inderdaad geen groot probleem zijn. Geen woordje meer, en de kerel verdween even geheimzinnig als hij aangekomen was.

Buiten was een mecanicien gebaren aan het maken, terwijl hij een telefoon vasthield. Het was een nieuwe oproep van de generaal die ongeduldig werd omdat hij zijn smaldeel niet zag aankomen.

En de gewapende militairen die ons in het oog hielden...

De motor draaide stationair. Met klamme handen en met argwaan bekeken we elkaar. Goed, die testvlucht kon even goed bij de terugkeer uitgevoerd worden. Niet waar?... Tersluiks bekeken we elkaar. Pussy slaakte een lange zucht, dan zette hij zijn bril op en gaf wat gas. Dan nog wat meer.

Die machine moest tonnen wegen en was moeilijk in beweging te krijgen. Een echt strijkijzer... de Amerikaan had ons gewaarschuwd dat haar beste jaren al lang voorbij waren.

Het schudden van de cockpit nam toe en traag, heel traag kwam de helikopter van de grond...

Voorzichtig verwijderde Pussy zich wat van de loods, dan waagde hij enkele schuchtere bewegingen. Hij wist wat hij deed, men voelde dit meteen. Maar goed, men moest toch rekening houden met het feit dat deze banaan bijna twee jaar lang in een kist stak.

Hij maakte enkele bochten boven het hoge gras langs de parkeerstrook. Dan klom hij, ging vooruit, dan achteruit, een beetje als een danseres, en wanneer de turbulentie van de twee rotorbladen samenviel, gaf het de indruk in een schuitje

Herinneringen aan een uitstapje naar het Noorden

convaincu que la machine était en état de vol et à un moment donné, il pointa la main vers la ville...

C'était parti...

Il n'y avait que quelques kilomètres à parcourir. Mais Pussy partit d'abord vers le nord en survolant le *Pool* : une immense étendue d'eau située en aval du fleuve Congo séparant Léopoldville de Brazzaville, capitale de l'autre Congo. Puis de là, il vira vers la gauche et très vite nous aperçûmes les hauts *buildings* avec au milieu, comme une profonde tranchée, le boulevard que l'on nous avait demandé de survoler.

Peu de pilotes n'ont jamais été tentés par un petit rase-mottes. Tous en ont quelques-uns en mémoire... Mais ici, le faire au-dessus de la plus grande avenue d'une capitale, c'était une occasion assez rare. Malgré la tension du moment, chacun d'entre-nous s'était senti un bref instant rajeunir de quelques années.

Afin de se mettre en position, Pussy fit d'abord un petit vol stationnaire au-dessus de la gare, ensuite il commença sa descente. Ce ne fut qu'à ce moment que nous remarquâmes la ligne de hauts réverbères jalonnant le milieu du boulevard... Pussy releva un peu le nez de la machine. Ensuite nous aperçûmes une foule animée qui gesticulait en brandissant des machettes, des pancartes et dansant comme des forcenés.

Et si quelqu'un avait un fusil, un revolver ou n'importe quel pétard ? Je fis un signe évocateur à Pussy, qui à nouveau, remonta encore un peu le nez de l'hélico... Ce fut donc à une vingtaine de mètres d'altitude que nous enfilâmes l'avenue.

Dès le premier passage, les habitants des *buildings* s'étaient précipités aux fenêtres et agitaient des mouchoirs pour nous saluer. Nous passions comme dans un grand corridor de béton, avec l'impression d'être des sauveurs... mais des sauveurs de quoi ?

Actuellement, une intervention de ce genre, en ville, est une pratique courante. Peut-être pas dans les rues comme nous, mais certainement sur les toits... mais cela avec des machines plus petites, surtout plus maniables et avec, aux commandes, des pilotes entraînés à ce genre de boulot. Vraiment, ce gros cigare

midden in een storm te zitten. Zoiets moest vermeden worden... maar blijkbaar hadden deze oefeningen hem overtuigd dat de machine in staat was te vliegen en op een zeker ogenblik wees hij naar de stad...

Daar gingen we...

Er moesten slechts enkele kilometers afgelegd worden. Maar Pussy vloog eerst naar het Noorden over de *Pool*: een uitgestrekte wateroppervlakte, stroomafwaarts van de Congostroom, die Leopoldstad scheidt van Brazzaville, de hoofdstad van het andere Congo. Van daaruit draaide hij dan naar links en heel vlug ontwaarden we de hoge *buildings* met midden in, als een diepe geul, de boulevard die men ons gevraagd had te overvliegen.

Weinig piloten hebben nooit gewaagd een scheervluchtje te doen. Allen herinneren ze zich deze sensatie... Maar dit hier te doen boven de grootste laan van een hoofdstad, was een zeer zeldzame ervaring. Niettegenstaande de spanning voelde ieder van ons zich een ogenblik enkele jaren jonger.

Om de geschikte plaats te vinden, voerde Pussy eerst een stilstand vluchtje uit boven het station, waarna hij begon te dalen. Pas op dat ogenblik bemerkten we de lijn van hoge straatlantaarns die in het midden van het boulevard opgesteld waren... Pussy trok de neus van de machine lichtjes omhoog. Daarna ontwaarden we een woelige menigte die met de armen zwaaide, met machetes en plakborden dreigde en als waanzinnigen danste.

En als iemand nu een geweer, een pistool of om 't even welke blaffer had? Ik maakte een veelzeggend teken naar Pussy, die opnieuw de neus van de helikopter omhoog trok... Op een hoogte van een twintigtal meter vlogen we over de laan.

Toen we de eerste keer voorbij vlogen hadden de inwoners van de *buildings* zich naar de vensters gespoed en zwaaiden met zakdoeken om ons te groeten. Het was alsof we een grote betonnen gang volgden en we de indruk hadden redders te zijn... maar redders van wat?

Tegenwoordig is een dergelijke operatie in een stad een gangbare praktijk. Misschien niet in de straten, zoals wij, maar zeker boven de daken... maar dan met kleinere machines, vooral meer wendbaar



" Boulevard du 30 Juin "
(ex-Boulevard
Albert 1^{er} - ex-Albert 1 laan)





... au point de voir
l'intérieur
des appartements

en we binnenin
de kamers
konden kijken

de près de trente mètres de long n'était certainement pas l'engin idéal pour cette occasion.

Le crachotement du puissant moteur et le claquement sec des pales devaient faire trembler les immeubles en béton que nous longions... Parfois, il y avait si peu d'espace que nous frôlions les façades au point de voir l'intérieur des appartements. Je me souviens d'un bonhomme en singlet tenant une fourchette et qui, sans rien comprendre, nous regardait tout ahuri.

Et puis il y avait les glissades entre les palmiers et surtout les virages à l'aveuglette...

Mais passons. Je n'ose plus y penser. C'était terriblement impressionnant et très dangereux... pour tout le monde.

En dessous de nous, sur le boulevard, les manifestants semblaient impressionnés. Très vite, nous remarquâmes que de petits groupes s'éloignaient du cortège.

Pussy s'efforçait de garder sa machine dans l'axe. La moindre erreur aurait été catastrophique... Sans doute un vrai carnage... Nous fîmes le trajet une vingtaine de fois, peut-être plus et cela, en venant de directions différentes et en nous fauflant entre les bâtiments. J'ignore si cela donnait l'impression d'un survol d'escadrille. Nous faisons tout pour que cela en ait l'air.

En rentrant à l'aéroport, je ne pus m'empêcher de me demander dans quel cirque je m'étais engagé. Normalement, la conversion au pilotage d'un avion de modèle différent exigeait au moins une dizaine d'heures de théorie, suivies d'un sérieux entraînement sur simulateur, puis en vol. Un entraînement qui prenait deux à trois semaines, souvent bien plus.

Ici, rien de tout cela. Voilà la machine et hop... ! Certes jusqu'ici, je n'avais rien eu à faire, sinon signaler les vols d'oiseaux, les câbles, les antennes, et autres obstacles qu'il valait mieux éviter au cours de cet incroyable ballet... J'avais eu quelques frissons, mais ce qui me tracassait le plus était qu'en cas de pépin, je me retrouverais là, n'y connaissant rien et donc totalement impuissant... Pour un copilote, ce n'était pas la situation idéale, je m'en sentis gêné.

en bestuurd door piloten die voor dit soort karwei opgeleid zijn. Voorwaar, die dikke sigaar van bijna dertig meter lang was zeker niet het ideaal werktuig voor dat soort werk.

Het geknetter van de motor en het luide klappen van de rotorbladen deden wellicht de betonnen gebouwen daveren als we er voorbij vlogen... Soms was er zo weinig ruimte dat we langs de voorgevels scheerden en we de binnenin de kamers konden kijken... Ik herinner me een kerel in zijn onderhemd, die een vork vasthield en die ons verbouwereerd aanstaarde zonder te begrijpen wat er gebeurde.

En dan het slippen tussen de palmbomen en vooral het blindelings zwenken...

Maar laat ons daarbij niet stilstaan. Ik durf er niet meer aan denken. Het was uiterst indrukwekkend en zeer gevaarlijk... voor iedereen.

Onder ons, op de boulevard, schenen de betogers toch onder de indruk. Al vlug merken we op dat kleine groepen zich van de stoet verwijderden.

Pussy trachtte zijn machine in de as te houden. De minste fout zou noodlottig geweest zijn... Zonder twijfel een echt bloedbad... We deden het traject een twintigtal keren, misschien meer, uit verscheidene richtingen komend en tussen de gebouwen doorslappend. Ik weet niet of dit de indruk gaf van een overvliegend smaldeel, maar we deden er alles aan om die indruk te verwekken.

Toen we naar de luchthaven terugkeerden kon ik niet nalaten me af te vragen voor wat soort circus ik me had ingezet. Normaal zijn minstens een tiental uren theorie nodig om over te schakelen naar het besturen van een verschillend type vliegtuig, waarna nog een grondige training op simulator en in vlucht. Die opleiding duurt twee à drie weken, dikwijls nog langer.

Hier, niets van dit alles. Daar is de machine en hop! Weliswaar moest ik tot nu toe enkel waarschuwen voor vogels die rondvlogen, voor kabels, antennes en andere hindernissen die men best vermeed tijdens dit ongelooflijk ballet... Ik had enkele huiveringen



Souvenirs d'une balade dans le nord Herinneringen aan een uitstapje naar het Noorden

Au retour, l'atterrissage se fit en douceur. La machine avait bien tenu le coup. Mais cela sentait fort l'huile brûlée. La tête du rotor avant se trouvait juste au-dessus des pilotes et il en tombait de grosses gouttes de graisse fondue qui maculaient nos chemises... Au tableau de bord, quelques aiguilles se trémoussaient dans la zone rouge des cadrans, mais Staf, le mécano, avait eu tout cela à l'œil.

Le cockpit d'un hélico, c'est une espèce de bulle de plexiglas qui permet de voir tout autour de soi. C'est, en quelque sorte, la combinaison d'une loge de théâtre et d'une véranda. Le tableau de bord y est des plus restreints. Juste une petite console située au milieu et ne comprenant que des instruments indispensables ainsi que quelques loupottes rouges. Rien en tout cas justifiant la présence d'un mécano. La présence de Staf était-elle un hasard ? En tout cas quelle chance de l'avoir auprès de nous !

Les rotors n'étaient pas encore immobilisés qu'apparut à nouveau une Jeep. Mais celle-là était noire avec des vitres teintées. Quelques personnes en sortirent. Des Américains. Parmi eux, le moniteur.

- Hello, good engine?
- Hmm...
- Demain, entraînez-vous un peu. On aura besoin de vous très prochainement.
- Et les autres bacs ?
- Pas avant quelques jours. Il manque certaines pièces...

Forcément, elles se trouvaient sur notre machine, ces pièces ! Mais c'est que nous aurions préféré ne pas être le seul équipage de cette partie du pays... Dans cette situation, nous risquions de nous voir confier le moindre boulot. Cela n'augurait rien de bon. Autant être plusieurs... Enfin qu'y faire ? Il n'y avait certainement pas de quoi s'alarmer. La balade au-dessus de la ville n'était certainement due qu'à la panique de quelques politiciens, provoquée par le cortège des manifestants. Rien de plus. Il suffisait d'attendre l'ordre de partir vers le sud et adieu les soucis...

Pourtant, ce hors-d'œuvre nous laissait un arrière-goût. Mais peut-être n'y avait-il qu'un malentendu sur notre présence. En tout cas, quelque chose ne tournait pas rond. D'abord une mission, ensuite, un peu d'entraînement... mais quel entraînement ? Nos cabrioles au-dessus de la ville n'avaient-elles pas suffi ? Lors de ces moments de doute, ce qui se passe dans la chimie compliquée du cerveau est mal aisé à décrire.

gehad, maar wat me meest verontrustte, was dat in geval van pech ik daar niets zou van kennen en dus totaal machteloos zou zijn. Voor een copiloot is dit niet de ideale toestand; daardoor voelde ik mij niet op mijn gemak.

We maakten een zachte landing bij onze terugkeer. De machine had het goed volgehouden. Maar het rook fel naar verbrande olie. De kop van de voorste rotor bevond zich juist boven de piloten en dikke druppels gesmolten vet vielen op onze hemden. Op het dashboard trilden enkele naalden in de rode zone van de wijzerplaten, maar Staf, de mecanicien, had dit alles goed in 't oog gehouden.

De cockpit van een helikopter is een soort plexiglas koepel waardoor men rondom zich kan kijken. Het is zowat de combinatie van een theaterloge en een veranda. Het dashboard is uiterst beperkt. Enkel een kleine console in het midden, met de onontbeerlijke instrumenten en enkele rode lampjes. In alle geval niets dat de aanwezigheid van een mecanicien verantwoordt. Was de aanwezigheid van Staf louter toeval? Zeker is dat het een geluk was dat hij bij ons was !

De rotors waren nog niet stilgevallen, of daar verscheen opnieuw een Jeep. Maar deze was zwart met donkere ruiten. Enkele personen stapten eruit; Amerikanen. Onder hen de instructeur.

- Hello, good engine?
- Hmm...
- Oefent morgen nog wat. Men zal jullie zeer binnenkort nodig hebben.
- En de andere kisten?
- Niet voor enkele dagen. Er zijn sommige stukken die ontbreken.

Natuurlijk, die stukken bevonden zich op onze machine! Maar we waren liever niet de enige bemanning geweest in dit gedeelte van het land... In deze omstandigheden dreigden we de minste karwei toevertrouwd te krijgen. Dit voorspelde niets goeds. Beter met meer te zijn... Maar ja, wat konden we daar aan doen? Er was zeker geen reden om ongerust te zijn. Dat uitstapje boven de stad was wellicht te wijten aan de paniek van enkele politici, veroorzaakt door de optocht van de betogers. Niets meer. Het volstond te wachten op het bevel om naar het Zuiden te trekken, en gedaan met de zorgen...

Nochtans gaf dit voorgerecht ons een bittere nasmaak. Maar misschien was onze aanwezigheid slechts een misverstand. In alle geval draaide iets vierkant. Eerst een missie, daarna een weinig training... maar wat soort training? Hadden onze capriolen boven de stad niet volstaan? Wat in de ingewikkelde chemie van de hersens omgaat als men twijfelt, kan moeilijk beschreven worden.

Nous continuons les aventures de Pussy, Maatje et Staf dans notre prochain magazine. Leur mission est modifiée !!!

We gaan verder met het avontuur van Pussy, Maatje en Staf in ons volgend magazine. Hun opdracht wordt gewijzigd!!!

Luchtvaart in Oost-Europa na het Sovjet Tijdperk

Wilfried De Brouwer



Aéronautique en Europe de l'Est après la période soviétique

Taduction: Michel De Weirdt, André Perrad

Op een andere plaats in dit magazine vinden we het laatste artikel van Jean Buzin over de evolutie van de Belgische operationele vliegsmaldelen tijdens de Koude Oorlog. We herinneren ons nog allen de val van de Berlijnse muur op 9 november 1989; het begin van het einde van het Sovjet imperium. De satellietstaten waren vrij!

De val van de muur had een domino-effect; in 1990 en 1991 rafelde de Sovjet-Unie uiteen en een aantal voormalige Sovjetlanden riepen de onafhankelijkheid uit. Deze politieke omwenteling had diverse gevolgen; één daarvan was dat de Oost-Europese luchtvaartmaatschappijen zich nu op de vrije markt konden opdringen. Door de ommekeer kwamen heel wat voormalige militaire toestellen beschikbaar en het aantal maatschappijen die deze toestellen voor een peulschil konden aankopen, schoten als paddenstoelen uit de grond. Maar wat was de geloofwaardigheid en betrouwbaarheid van deze nieuwkomers?

We gingen te rade bij twee van onze leden, Wif De Brouwer (WDB) en Paul Van den Hende (PVDH), die rechtstreeks in contact kwamen met deze “andere” luchtvaartwereld.

Wif De Brouwer was na zijn loopbaan bij de luchtmacht, jarenlang actief als consultant bij de Verenigde Naties. Paul Van den Hende was boordcommandant op B-737 bij Brussels Airlines en vertelt over zijn ervaringen bij een Roemeense maatschappij die moest instaan voor het onderhoud van de Boeings.

Vous trouverez dans ce magazine le dernier article de Jean Buzin sur l'évolution des escadrilles opérationnelles belges durant la guerre froide. Nous nous rappelons tous la chute du mur de Berlin le 9 novembre 1989 ; le début de la fin de l'empire soviétique. Les pays satellites sont libres.

La chute du mur engendre un effet domino ; en 1990 et 1991 l'Union Soviétique s'effiloche et un certain nombre d'anciens pays de cette Union exigent l'indépendance. Ce retournement politique a des conséquences diverses ; l'une d'elles étant que les sociétés aéronautiques de l'Europe de l'Est se retrouvent alors sur le marché ouvert. Par le retournement de situation, quantité d'anciens avions militaires deviennent disponibles et les nombreuses sociétés qui achètent ces avions poussent comme des champignons. Mais quelles crédibilité et fiabilité accorder à ces nouveaux arrivants ?

Nous sommes allés demander conseil à deux de nos membres, Wif De Brouwer (WDB) et Paul Van den Hende (PVDH), qui ont été en contact direct avec cet « autre » monde aéronautique.

Après sa carrière à la Force Aérienne, Wif De Brouwer est consultant actif pendant des années auprès des Nations Unies. Paul Van den Hende, commandant de bord sur B-737 à Brussels Airlines, raconte ses expériences avec la compagnie roumaine qui devait intervenir pour l'entretien des Boeing.

VTB: Wif, hoe heb jij kennis gemaakt met het Oost-Europees luchtvaartgebeuren?

WDB: Mijn eerste kennisname was als korpscommandant in de 15^{de} Wing, toen we in de jaren '80 volop humanitaire operaties uitvoerden in Soedan en Ethiopië. Met onze C-130 waren we de enigen die voedseldroppings uitvoerden. We moesten geen geschikte landingsbanen opzoeken in het rampgebied en we boekten een enorme tijds winst, niet alleen door het droppen van het voedsel op de gewenste plaats, maar ook omdat we in het crisisgebied niet moesten landen en ontladen. We hebben in het communistisch Ethiopië voor het eerst kennis gemaakt met de Sovjet AN-12 Cub, het zogenaamd equivalent van de C-130. Het vliegtuig kon geen droppings doen en had problemen om te landen op de beschikbare *strips* (geen *reverse thrust*). Dit beperkte de nuttige lading tot een zestal ton terwijl wij minstens het dubbel konden meenemen. Ook was de cargoruimte niet geïmpressioneerd. Op vraag van het regime vlogen ze bewoners van Eritrea van het uitgedroogde noorden naar het meer vruchtbare zuiden van Ethiopië. Ze vlogen op 18.000 voet en wegens zuurstoftekort waren hun passagiers half groggy bij de aankomst. De bemanningen, die in een geïmpressioneerde cabine zaten, leken zich daar niets van aan te trekken.

VTB: Na uw pensioen ben je in de humanitaire wereld terecht gekomen en werd er belast met het ontwerpen van een concept om luchtoperaties te coördineren in geval van grote rampen.

WDB: Tijdens de Rwandese genocide in 1994 werd vastgesteld dat er geen organisme was om de massale influx van humanitaire vliegtuigen te coördineren. Toen ik begin 1996 op pensioen ging werd ik belast met de oprichting van een logistiek coördinatiecentrum dat bij grote rampen de humanitaire luchtsteun moest coördineren en beheren. Deze structuur werd UNJLC genoemd (*UN Joint Logistics Centre*). Ik was eerst werkzaam bij OCHA (Office for Coordination of Humanitarian Affairs) in Genève, nadien bij WFP (*World Food Programme*) in Rome. Destijds charterde WFP een 30-tal vliegtuigen op permanente basis, meestal voor het vervoer van voedsel in onherbergzame gebieden, maar ook voor personenvervoer. Dit was dus het organisme met de meeste ervaring om humanitaire vluchten te organiseren.

Er waren echter een paar serieuze hiaten in de aanpak.

Ten eerste was die permanente WFP capaciteit onvoldoende om ernstige crisissen op te vangen. Ten tweede kwamen de door WFP gecharterde vliegtuigen meestal uit landen die het niet te nauw namen met vliegveiligheid.

Wat het eerste punt betreft, de WFP vloot was permanent verwickeld in humanitaire operaties en het heeft weinig zin om vliegtuigen te verplaatsen van A naar B, en de behoeften in regio A te verwaarlozen om de noodlijdenden in regio B te gaan helpen. Er moest dus een systeem op punt gesteld, in de eerste plaats om de militaire luchtsteun die aangeboden werd door individuele landen te coördineren, maar ook om snel commerciële vliegtuigen en helikopters te kunnen charteren in geval van plotse en onverwachte rampen. De uitdaging was om de meest betrouwbare toestellen te charteren, en niet noodzakelijk de goedkoopste.

We hebben een concept op punt gesteld om in geval van ramp een dienst op te richten die UNHAS (*UN Humanitarian Air Service*) zou noemen. Het bepalen van de behoeften, de coördinatie van de militaire middelen en de prioriteitstelling zou gebeuren door UNJLC, de chartering en de operationele supervisie van deze toestellen door WFP.

VTB: Wif, comment avez-vous fait connaissance de l'industrie de l'Europe de l'Est ?

WDB: Mon premier contact s'est passé alors que, Chef de Corps du 15^{ème} Wing, dans les années '80, nous menions de nombreuses opérations au Soudan et en Éthiopie. Avec nos C-130 nous étions les seuls à effectuer du largage de nourriture. Il ne nous fallait pas chercher de pistes d'atterrissage appropriées dans la zone sinistrée ce qui nous apportait un énorme gain de temps non seulement en larguant la nourriture à l'endroit souhaité mais aussi parce que nous ne devions pas atterrir et décharger dans la zone de crise. Dans cette Éthiopie communiste nous avons pour la première fois fait connaissance avec l'AN-12 (Cub) soviétique, soi-disant équivalent du C-130. L'avion ne pouvait pas effectuer de largages et avait des problèmes pour se poser sur les *strips* disponibles (pas de *reverse thrust*). Cela limitait leur charge utile à six tonnes alors que nous emportions le double au minimum. L'espace cargo n'était pas pressurisé non plus. À la demande du régime, ils transportaient des habitants des régions du nord de l'Érythrée vers le sud plus fertile de l'Éthiopie. Ils volaient à 18.000 pieds et par manque d'oxygène les passagers arrivaient à moitié groggy. Les équipages qui bénéficiaient d'une cabine pressurisée ne semblaient pas s'en soucier.

VTB: Après votre pension vous arrivez dans le monde humanitaire et êtes chargé de développer un concept pour coordonner les opérations aériennes en cas de grandes catastrophes.

WDB: Lors du génocide rwandais en 1994, on constate qu'il n'y a pas d'organisme pour coordonner l'afflux massif d'avions humanitaires. Lorsque début 1996 je prends ma pension, je suis chargé de créer un centre de coordination logistique destiné à coordonner et gérer le support humanitaire en cas de grandes catastrophes. Cette structure est appelée UNJLC (*UN Joint Logistics Center*). J'ai d'abord travaillé pour l'OCHA (*Office for Coordination of Humanitarian Affairs*) à Genève, ensuite pour le WFP (*World Food Program*) à Rome. À l'époque, WFP affrétait une trentaine d'avions sur base permanente, surtout pour le transport de nourriture dans des zones inhospitalières, mais aussi pour le transport de personnes. C'était donc l'organisme le plus expérimenté pour organiser des vols humanitaires.

Il y avait cependant quelques sérieuses lacunes dans la méthode.

D'abord, cette capacité permanente du WFP était insuffisante pour faire face à des crises majeures. Ensuite, les avions affrétés par le WFP provenaient de pays qui ne prenaient pas trop à cœur la sécurité des vols.

En ce qui concerne le premier point, la flotte WFP était impliquée de façon permanente dans des opérations humanitaires et il est peu sensé de déplacer des avions d'un point A vers un point B et de délaissier les démunis de la région A pour aller aider les gens dans le besoin de la région B. Il fallait donc instaurer un système, d'abord pour coordonner le support aérien militaire offert par certains pays, mais aussi pour pouvoir affréter rapidement des avions et des hélicoptères commerciaux en cas de catastrophe soudaine et inattendue. Le défi était d'affréter les appareils les plus fiables et pas nécessairement les moins chers.

Nous avons mis au point un concept afin de mettre en place, en cas de catastrophe, un service qui s'appellerait UNHAS (*UN Humanitarian Air Service*). La détermination des besoins, la coordination des moyens militaires et l'établissement d'ordre des priorités seraient faits par l'UNJLC, l'affrètement et la supervision opérationnelle de ces avions par le WFP.

P14/15:

De AN-12 had problemen op korte startbanen

Les AN-12 avaient des problèmes
sur les pistes courtes.

Soms zijn vliegtuigen een beter vervoermiddel

Parfois, l'avion est un meilleur moyen de transport !



VTB: Hoe kwam je in contact met de Oost Europese operatoren?

WDB: Op dat ogenblik kwamen de door WFP gecharterde vliegtuigen vaak uit Oost Europa, maar ook uit Afrikaanse landen. De Oost Europese vliegtuigen waren vooral de IL-76 (Candid) en AN-12 (Cub) voor cargo en de AN-28 (Cash) met de MI-8 (Hip) helikopter voor personenvervoer. Ik wees erop dat er bij een ongeval ernstige problemen konden ontstaan met de verzekering van de passagiers, vooral omdat de MI-8 niet noodzakelijk geschikt was voor personenvervoer en de AN-28 gebrekkig was uitgerust als passagiersvliegtuig. Toen heeft men mij gevraagd om ter plaatse te gaan om te zien welk vlees we in de kuip hadden. Ik werd dus gestuurd naar landen zoals Zuid-Afrika, Angola, Kenia en ook naar Bulgarije en Oekraïne. Mijn beste ervaring was in Zuid-Afrika waar de maatschappijen, die dienst verleenden aan WFP, degelijk gestructureerd waren en professioneel werkten. De Zuid-Afrikaanse autoriteiten, die de nodige certificaten toekenden, volgden de ICAO (*International Civil Aviation Organisation*) richtlijnen en het onderhoud van de vliegtuigen was bevredigend. In de andere landen was dit niet noodzakelijk het geval.

VTB: ICAO richtlijnen moeten toch gevolgd worden?

WDB: We spreken hier over richtlijnen en niet over reglementen. Richtlijnen moeten niet verplichtend nageleefd worden. Het zijn de nationale autoriteiten die de nodige licenties verschaffen, zowel het AOC (*Air Operators Certificate*) voor de maatschappijen, als het CofA (*Certificate of Airworthiness*) voor de vliegtuigen. In bepaalde landen vist men soms in troebel water en één van de uitdagingen was om uit te vinden of het toekennen van die certificaten professioneel en transparant gebeurde. Zo ben ik dus ook in 2003 in Bulgarije en Oekraïne terecht gekomen, niet met de bedoeling om de ganse structuur door te lichten, maar om een algemene impressie op te doen van de manier van opereren.

VTB: Werden jullie daar goed ontvangen?

WDB: We werden er ontvangen met de rode loper. Onze gastheren beseften wel dat ons bezoek belangrijk was voor hun geloofwaardigheid en deden alles om ons het leven zo comfortabel mogelijk te maken. Ons grootste probleem was om nuchter te blijven en te trachten om op een objectieve manier de nodige analyses uit te voeren.

VTB: Wat waren de voornaamste bevindingen?

WDB: Ik voelde mij terug in de geest van de Luchtmacht in de jaren 50-60. Primitief maar stevig materiaal, eenvoudige technologie, beperkte uitrusting om IMC te vliegen, slechte boordradio's. Geen twijfel dat we hier met goede piloten te maken hadden, maar er werd te veel geïmproviseerd. De piloten hadden geen strikte kwalificatie- of trainingssche-

VTB: Comment êtes-vous entré en contact avec les opérateurs de l'Europe de l'est ?

WDB: À cette époque, les avions affrétés par WFP provenaient souvent d'Europe de l'Est mais aussi de pays d'Afrique. Les avions est-européens étaient surtout des IL-76 (Candid) et AN-12 (Cub) pour le cargo et des AN-28 (Cash) et hélicoptères MI-8 (Hip) pour le transport de personnes. J'ai signalé qu'en cas d'accident de gros problèmes pouvaient survenir avec l'assurance des passagers, surtout parce que le MI-8 n'était pas forcément adapté pour le transport de personnes et que l'AN-28 n'était pas suffisamment équipé pour des voyageurs. On m'a alors demandé d'aller sur place pour voir à quoi on avait affaire. J'ai donc été envoyé dans des pays comme l'Afrique du Sud, l'Angola, le Kenya mais aussi la Bulgarie et l'Ukraine. Ma meilleure expérience a été en Afrique du Sud où des sociétés qui fournissaient des services au WFP étaient solidement structurées et travaillaient professionnellement. Les autorités Sud-Africaines, qui attribuaient les certificats nécessaires, suivaient les directives ICAO (*International Civil Aviation Organisation*) et l'entretien des avions était satisfaisant. Dans les autres pays ce n'était pas nécessairement le cas.

VTB: Les directives ICAO doivent quand même être respectées ?

WDB: On parle ici de directives et pas de règlements. Les directives ne doivent pas être obligatoirement suivies. Ce sont les autorités nationales qui procurent les licences nécessaires, aussi bien l'AOC (*Air Operator Certificate*) pour les sociétés, que le CofA (*Certificate of Airworthiness*) pour les avions. Dans certains pays, on pêche parfois en eaux troubles et un des enjeux était de découvrir si l'octroi de ces certificats se passait de façon professionnelle et transparente. Ainsi, en 2003 j'ai donc aussi été en Bulgarie et en Ukraine, pas dans l'intention d'examiner toute la structure, mais pour avoir une impression générale sur leur manière d'opérer.

VTB: Avez-vous été bien accueillis là-bas ?

WDB: On nous a déroulé le tapis rouge. Nos hôtes avaient bien compris l'importance de notre visite pour leur crédibilité et ont tout fait pour nous rendre la vie aussi confortable que possible. Notre plus grand problème fut de rester réalistes et d'essayer d'effectuer les analyses nécessaires de manière objective.

VTB: Quels furent les plus importants constats ?

WDB: Je me suis retrouvé dans l'esprit de la Force aérienne des années 50-60. Matériel primitif mais solide, technologie simple, équipement limité pour voler IMC, mauvaises radios de bord. Aucun doute que nous avions affaire ici à de bons pilotes, mais il y avait trop d'improvi-

ma's en de meesten kenden geen jota Engels. Maar het zwakste punt was dat er zeer weinig aandacht werd besteed aan instrument ratings. Trouwens, toen we in Oekraïne een maatschappij evalueerden die met IL-76 opereerde, vernamen we dat ze een maand voordien een vliegtuig hadden verloren ... in slecht weer.

Het comfort en de beveiliging van de passagiers was marginaal. Ze vervoerden passagiers in vrachtvliegtuigen, maar de zetels bevonden zich in bepaalde gevallen vlak voor de slecht gestouwde lading. Men kon zich voorstellen wat er zou gebeuren wanneer het vliegtuig bij de landing accidenteel tot stilstand zou komen.

Anderzijds was de IL-76, uiterst geschikt om vracht te vervoeren. Ze waren er zelfs in geslaagd om de Candid te configureren om *airdrops* te doen. Ze konden tot 45 ton voedsel meenemen. De droppings gebeurden met telkens een pallet van 5 ton, zodat ze tot 9 passages moesten uitvoeren.

Maar de toewijzing van de licenties leek ons problematisch. De autoriteiten die ons ontvingen waren zeer nerveus; men kon aanvoelen dat lobbying en persoonlijke interventies een belangrijke rol speelden bij het toekennen van de vergunningen.

Een positief punt was de motivatie van die mensen; fier op hun kennis, fier op hun job. Men kon goed aanvoelen dat er hier een enorm potentieel was maar dat er tijd en geld nodig waren om dit tot een gestructureerd en professioneel niveau op te tillen.

Het onderhoud eerste lijn was primitief maar doeltreffend; het principe van cannibalisatie werd vlijtig toegepast. Een goede tang, hamer, Engelse sleutel en remdraad (*fil de frein*) waren belangrijke ingrediënten in de *toolkit* van de mecaniciens. Persoonlijk was ik onder de indruk van hun technische kennis en polyvalentie; mensen met ervaring die manueel, en met primitieve middelen, een vliegtuig konden herstellen.

Maar wat het periodiek onderhoud betreft; dit vragen we beter aan Paul, die een van de allereersten was om kennis te maken met de manier van werken van een Roemeense onderhoudsmaatschappij voor burger-vliegtuigen.

VTB: Paul, we wisten niet dat er Belgische maatschappijen waren die hun onderhoud lieten doen bij firma's in de voormalige Sovjet satellietlanden.

PVDH: Op bepaald ogenblik heeft Brussels Airlines beslist om de major checks van hun Boeing-737 vloot te laten doen in Bacau, Roemenië. De maatschappij werd door Boeing als onderhoudsfirmas erkend en ze beschikten over een formele Roemeense licentie. Met mijn technische achtergrond was ik zeer benieuwd om dit mee te maken.

We schrijven 2008 en er werd mij gevraagd om een B-737 over te vliegen naar Bacau. We waren een van hun eerste klanten. De ontvangst was reeds zeer speciaal. Bij onze aankomst stond de ganse onderhoudsploeg ons met een brede glimlach op te wachten. Wanneer de motoren stil lagen, zagen we een boer met een tractor komen aanrijden. Ze deden beroep op een lokale landbouwer om de vliegtuigen te *towen*.

De maatschappij was voorheen belast met de overhaul van Mig-21. De hangar leek nogal slordig aan de buitenkant maar binnenin was alles netjes opgepoetst. Ze hadden geen hydraulische *jacks*, maar stevige handgemaakte houten constructies die er indrukwekkend uitzagen. Ook de uitstapladder was *home made*.

Les pilotes n'avaient pas de qualification stricte ou programmes d'entraînement et la plupart ne connaissaient pas un mot d'anglais. Mais le point le plus faible était que très peu d'attention était accordée à la qualification aux instruments. D'ailleurs, lors de l'évaluation en Ukraine d'une compagnie qui opérait des IL-76, nous avons appris qu'un mois auparavant elle avait perdu un avion... dans le mauvais temps.

Le confort et la sécurité des passagers étaient marginaux. Ils transportaient des passagers dans des avions cargo, mais dans certains cas, les sièges se trouvaient juste devant le chargement mal arrimé. On peut s'imaginer ce qui se serait passé en cas d'accident à l'atterrissage.

Par contre, l'IL-76 était parfaitement adapté pour transporter du cargo. Ils réussirent même à configurer le Candid pour effectuer des airdrops. Ils pouvaient emporter 45 tonnes de nourriture. Les largages se faisaient chaque fois par palette de 5 tonnes et de ce fait, jusqu'à 9 passages devaient être effectués.

Mais l'attribution des licences nous sembla problématique. Les autorités qui nous reçurent étaient très nerveuses ; on pouvait sentir que le lobbying et les interventions personnelles jouaient un rôle très important dans l'attribution des licences.

Un point positif était la motivation de ces gens ; fiers de leurs connaissances, fiers de leur boulot. On pouvait bien concevoir qu'il y avait ici un énorme potentiel mais que du temps et de l'argent étaient nécessaires pour élever tout cela à un niveau structuré et professionnel.

L'entretien de première ligne était primitif mais efficace ; le principe de la cannibalisation était appliqué avec zèle. Une bonne pince, une clé anglaise, un bon marteau et du fil frein étaient des éléments importants dans le coffre des mécaniciens. Personnellement, j'étais impressionné par leurs connaissances techniques et leur polyvalence ; des gens expérimentés qui, avec des moyens primitifs, pouvaient réparer des avions.

Mais en ce qui concerne les entretiens périodiques, nous allons plutôt demander l'avis de Paul, qui fut un des tous premiers à faire connaissance avec la manière de travailler d'une société roumaine de maintenance d'avions civils.

VTB : Paul, nous ne savions pas que des compagnies belges faisaient effectuer les entretiens par des firmes des pays satellites de l'ex-URSS.

PVDH : À un certain moment, Brussels Airlines a décidé de faire effectuer les entretiens majeurs de sa flotte de B-727 à Bacau, Roumanie. La société avait été reconnue par Boeing comme entreprise de maintenance et disposait d'une licence formelle roumaine. De par mon expérience technique, j'étais très intéressé d'y participer.

On est en 2008 et on me demande d'amener un B-737 à Bacau. Nous étions un de leurs premiers clients. La réception fut d'emblée très spéciale. À notre arrivée, toute l'équipe de maintenance nous attendait avec un grand sourire. À l'arrêt des moteurs nous vîmes arriver un fermier et son tracteur. Ils avaient fait appel à un agriculteur local pour tracter nos avions.

La firme était avant tout chargée de la révision des Mig-21. Vu de l'extérieur, le hangar paraissait quelque peu en désordre, mais à l'intérieur, tout était nettoyé soigneusement. Ils n'avaient pas de *jacks* hydrauliques, mais d'impressionnantes structures en bois faites main. Les échelles étaient aussi du fait maison.

Bij onze aankomst stond het ganse team
ons op te wachten

À notre arrivée tout le team nous attendait



VTB: Leverden die mensen degelijk werk?

PVDH: Ze wilden in elk geval tonen wat ze waard waren. Toen de mecaniciens aan het werk waren, werd de *deep cleaning* van het vliegtuig gedaan door hun echtgenotes en familie. De vrouw van de hoogste supervisor zorgde voor heerlijke zelfgemaakte sandwiches. Het was reeds avond toen het vliegtuig klaar was. De boer met zijn tractor werden van het veld gehaald om ons terug te toeven naar de plaats waar we konden opstarten.

VTB: Le travail fourni était-il sérieux ?

PVDH : Ils voulaient en tout cas montrer ce qu'ils valaient. Lorsque les mécaniciens étaient au travail, le nettoyage complet de l'avion était effectué par leurs conjoints et familles. L'épouse du superviseur en chef s'occupait de délicieux sandwiches faits maison. Le soir, l'avion était prêt. Le fermier et son tracteur furent rappelés du champ pour nous tracter à nouveau vers l'endroit où nous pouvions démarrer.

Een praktische oplossing,
een boer met zijn tractor

Une solution pratique,
un fermier avec son tracteur



Handgemaakte jacks; een kunstwerk

Jacks faits main ; une œuvre d'art





Voor de Tsunami in Sumatra
in 2004/2005 beschikten we
over Puma's en Mi-8

Pour le Tsunami en Sumatra
en 2005/2005, nous disposions
de Puma et Mi-8

VTB: Jullie zijn toch zonder kleerscheuren weggeraakt.

PVDH: Het heeft toch wat moeite gekost. Bij het opstarten werkte de *hydraulics switch box* niet. Eens de motoren stilgelegd, werd de geïmproviseerde ladder aangeschoven en binnen de kortste keren was die overhead unit gedemonteerd. En weg waren ze.

Na anderhalf uur waren ze terug. Normaal vervangen ze zo'n box, maar wat doen als je er geen hebt. Ze hadden hem opengegooid, gereinigd, souduren nagezien. En... het werkte. Ik heb toen aan Brussel gevraagd of ik dit kon aanvaarden. Men gaf mij de toelating om terug te vliegen; uiteraard zonder passagiers. In Brussel werd die box dan op een professionele manier vervangen.

VTB: Wat waren jullie algemene indrukken?

PVDH: Sympathieke, gastvrije mensen die hun stiel kenden maar spijtig genoeg niet over degelijk materiaal beschikten.

WDB: Ik had dezelfde indruk; maar mijn aanbevelingen aan WFP waren duidelijk: OK voor vracht, maar passagiersvervoer enkel in absolute noodgevallen (*rescue*). Voor de Tsunami in Sumatra in 2004/2005 hebben we zowel Zuid-Afrikaanse Puma's als Bulgaarse Mi-8 gecharterd. Enkel de Puma's vlogen met passagiers en mochten ook in nachtvlucht ingezet worden. De Mi-8 werd beperkt tot vracht en moesten bij het vallen van de duisternis op de grond zijn. Voor louter passagiersvervoer in de regio (Jakarta-Medan-Band Aceh) hadden we een Beech 1900.

VTB: Vous vous en êtes quand même sortis sans accros.

PVDH: Ça n'a quand même pas été sans peine. Au démarrage, la « *switch box* » hydraulique ne fonctionnait pas. Une fois les moteurs arrêtés, l'échelle improvisée fut placée et dans un laps de temps très court l'« *overhead unit* » fut démontée. Et les mécaniciens disparurent.

Après une heure et demie, ils étaient de retour. Normalement ils remplaçaient ce genre de boîte, mais que faire quand on n'en dispose pas ? Ils l'avaient ouverte, nettoyée, avaient contrôlé les soudures. Et ça marchait. J'ai alors demandé à Bruxelles si je pouvais accepter cela. On me donna l'autorisation de rentrer ; évidemment sans passagers. À Bruxelles cette boîte fut alors remplacée de manière professionnelle.

VTB: Quelles étaient vos impressions générales ?

PVDH: Des gens sympathiques, accueillants, qui connaissent leur métier mais qui malheureusement ne disposent pas de matériel sérieux.

WDB: J'avais la même impression ; mais mes recommandations au WFP étaient claires : OK pour le cargo, mais le transport de passagers uniquement en cas de nécessité absolue (*rescue*). Pour le Tsunami à Sumatra en 2004/2005 nous avons affrété aussi bien des Puma sud-africains que des Mi-8 bulgares. Seuls les Puma volaient avec des passagers et pouvaient être employés de nuit. Le Mi-8 était limité au transport de fret et devait être au sol à la tombée de la nuit. Pour le simple transport de passagers dans la région (Jakarta-Medan-Band-Aceh) nous disposions d'un Beech-1900.



Évolution de nos escadrilles d'avions de combat au cours de la Guerre Froide (1946-1991)

Aperçu de certains aspects opérationnels, politiques et économiques



Jean Buzin

Vertaling Jean-Paul Buyse en Bruno Ceuppens

Evolutie van de smaldelen gevechtsvliegtuigen tijdens de Koude Oorlog (1946-1991)

Overzicht van bepaalde operationele, politieke en economische aspecten.

Part 6

Hoofdstuk 4: op naar nieuwe horizonten

Een nieuwe koop van de eeuw

Het programma F-16 is het recentste aankoopprogramma gevechtsvliegtuigen voor België. Ter herinnering, oorspronkelijk kwam de F-16 er omdat de USAF nood had aan een licht jachtvliegtuig met een relatief eenvoudig wapensysteem. De Vietnamese oorlog had onder andere aangetoond dat luchtgevechten meestal plaatsvonden op middelgrote hoogte en aan transsonische snelheden. Naast de gesofistikeerde zware jager, in staat om Mach 2 te halen, geschikt om de vijand op te sporen van op grote afstand maar weinig wendbaar, was er ruimte voor een luchtoverwicht jager in staat om tussen te komen in klaar weer en waarvan de wendbaarheid en het acceleratievermogen de voornaamste kenmerken moesten zijn.

Sixième partie

Chapitre 4 : Vers des horizons nouveaux

Un nouveau marché du siècle

Le programme F-16 sera le dernier en date concernant l'acquisition d'avions de combat par la Belgique. Rappelons qu'à l'origine, le F-16 est né du besoin identifié par l'USAF de pouvoir disposer d'un chasseur léger au système d'armes simplifié. La guerre du Vietnam notamment avait révélé que les combats aériens se déroulaient le plus souvent dans des tranches d'altitudes moyennes et à des vitesses transsoniques. À côté de chasseurs lourds, sophistiqués, capables de voler à Mach 2, aptes à détecter l'ennemi à longue distance mais peu manœuvrants, il y avait place pour un chasseur de supériorité aérienne pouvant intervenir en ciel clair et dont l'agilité et les capacités d'accélération devaient être les qualités premières.

COLD WAR (VI)



F4-D (Coll. Daniel Brackx)

Voorgesteld door de firma General Dynamics als YF-16 en gekozen door de USAF na een competitie met de concurrerende YF-17 van de firma Northrop, zal hij uitgroeien tot een polyvalent jachtvliegtuig met zowel lucht/lucht als lucht/grond mogelijkheden. In januari 1975 zal de USAF er meteen 650 exemplaren van bestellen.

Een weinig later zal hij uitverkoren worden door een groep Europese landen (Be, NI, Dk, No) met een gemeenschappelijk doel: de vervanging van hun vloot F-104G. Dit zal leiden tot de coproductie in Europa van 348 vliegtuigen, waaronder 116 voor België (contract getekend in juni 1975). Deze zijn bestemd voor de 1^{ste} en 10^{de} Wing. De coproductie zal stijgen tot 547 stuks door een reeks bijkomende bestellingen waaronder deze van België in februari 1983 voor 44 vliegtuigen. Deze bestelling laat toe de omschakeling naar F-16 te overwegen van twee Mirage smaldelen, het 1^{ste} en 2^{de} Smd die zal aanvangen vanaf september 1987.

De keuze voor de F-16 werd genomen wegens de economische voordelen van de Amerikaanse offerte die de coproductie van het vliegtuig in Europa toeliet, ten nadele van een keuze voor een Europees voorstel gebaseerd op de Mirage F1(E) dat initieel de voorkeur droeg van een aantal overheidsinstanties.



Mig 21 Fishbed

Protagonists in the Vietnamese skies

Proposé par la firme General Dynamics comme YF-16 et choisi par l'USAF à l'issue d'une compétition avec la firme concurrente Northrop, proposant le YF-17, il sera développé comme chasseur polyvalent offrant des possibilités ai/air et air/sol. D'emblée l'USAF en commandera 650 exemplaires en janvier 1975.

Peu de temps après, il sera choisi par un groupe de nations européennes (Be, NI, Dk, No) poursuivant un objectif commun, celui du remplacement de leurs flottes de F-104G ; il conduira à la co production en Europe de 348 avions dont 116 pour la Belgique (contrat signé en juin 1975). Ils seront destinés à rééquiper nos 1^{er} et 10^e Wing. Le chiffre de la coproduction sera porté à 547 appareils à la suite d'une série de commandes complémentaires dont celle de 44 avions effectuée par la Belgique en février 1983. Celle-ci permettra d'envisager la conversion sur F-16 de deux de nos escadrilles Mirage, les 1^{ère} et 2^e Esc, qui débutera à partir de septembre 1987.

À noter que le choix du F-16 se fera au vu des avantages économiques de la proposition américaine autorisant la coproductie en Europe de l'avion au détriment d'une solution européenne privilégiée au départ par certaines instances gouvernementales, basée sur l'acquisition du Mirage F1(E).

The competitors: The Mirage F1 E ...





... and the F-16

De eerste toestellen zullen aan de 1ste Wing geleverd worden in januari 1979. In zijn rol van luchtverdedigingsjager zullen zijn stuwkracht en zijn wendbaarheid essentiële troeven blijken te zijn voor het nabije gevecht. Hoewel een ideaal platform voor het afvuren van korte afstandsgeleide tuigen en van het kanon Vulcan die zijn basisbewapening uitmaken, wordt zijn efficiëntie beperkt door de kwaliteit van de beschikbare bewapening. Immers, de lucht/lucht geleide tuigen op inventaris, van het type AIM-9J, geërfd van de F-104G, laten geen vuren "all aspects" toe, namelijk de frontale interceptie. Vanaf het einde van de jaren 1970 evolueert de lucht/lucht bewapening nochtans spectaculair, met de introductie van geleide tuigen met actieve of semi-actieve radargeleiding die van ver buiten het visueel bereik kunnen afgevuurd worden. De F-16 ontbeert deze capaciteit echter, want de ontoereikendheid van de architectuur van zijn wapensysteem is een ernstige beperking. Voor het aspect grondaanval biedt het wapensysteem vuurmogelijkheden bij het afwerpen van nucleaire of conventionele bewapening van een tot nu toe ongeziene nauwkeurigheid. Maar buiten de mogelijkheid tot afwerpen bij dag en bij helder weer van een elektro-optisch wapen van het type Maverick, is niets voorzien voor de integratie van gesofistikeerde wapens type PGM (Precision Guided Munitions). De situatie is identiek met betrekking tot de uitrustingen die moeten toelaten van de F-16 een jager-bommenwerper te maken die kan ingezet worden bij nacht of in eender welke meteorologische condities.

Bovendien zullen budgettaire beperkingen de voorziene installatie in de F-16 verhinderen van het Loral elektronisch beschermingssysteem van afgeleid van het systeem in de Mirage V ingebouwd. Par "afgeleid van het systeem, ingebouwd in de Mirage V. Hierdoor blijven de toestellen zonder enige bescherming tegen de elektronische bedreiging. Immers, van het passieve elektronisch beschermingssysteem voorzien in de oorspronkelijke configuratie van het toestel werd afgezien wegens de beoogde installatie van het Loral systeem, waarvoor wel al specifieke

Les premiers F-16 seront livrés au 1^{er} Wing en janvier 1979. Dans son rôle de chasseur de défense aérienne, sa puissance et sa maniabilité se révèlent être des atouts essentiels dans l'arène du combat rapproché. Plate-forme idéale pour le tir de missiles à courte portée du type Sidewinder et du canon Vulcan qui constituent son armement de base, il se voit cependant bridé dans son efficacité par la qualité de l'armement disponible. En effet, les missiles air/air à l'inventaire sont du type AIM-9J hérités du F-104G qui ne permettent pas le tir « all aspects » c'est à dire notamment le tir de face. Dès la fin des années 1970, l'armement air/air évoluera de façon spectaculaire avec l'introduction de missiles à guidage radar actif ou semi-actif susceptibles d'être tirés bien au-delà de la portée visuelle. Le F-16 dépourvu de cette capacité au niveau de l'architecture de son système d'armes sera vite confronté à ses limites. Dans le domaine de l'attaque au sol, le système d'armes offre des solutions de tir d'une précision jusque-là inconnue pour le largage de l'armement nucléaire ou conventionnel. Cependant, hormis la capacité de tir de jour et en ciel clair d'un armement électro-optique, en l'occurrence le missile Maverick, rien n'est prévu pour l'intégration d'armements sophistiqués du type PGM (Precision Guided Munitions). La situation est identique pour les équipements qui permettraient de faire du F-16 un chasseur-bombardier pouvant être engagé de nuit ou par n'importe quelles conditions météorologiques.

De plus, les restrictions budgétaires empêcheront l'intégration projetée dans nos F-16 d'un système de protection électronique Loral dérivé de celui équipant nos Mirages 5, laissant nos appareils sans aucune protection dans ce domaine. En effet, le système de protection électronique passive prévu dans la configuration originelle de l'avion avait été abandonné dans la perspective de l'installation du système Loral pour lequel le câblage spécifique et des modifications structurelles avaient été mis en place. Le projet sera repris avec bonheur par la Force Aérienne israélienne qui en équipera ses propres F-16 !



(Coll. Daniel Brackx)

bekabeling en structurele modificaties waren aangebracht. Het project zal door de Israëliërs overgenomen worden en tot hun grote vreugde hun eigen F16 ermee uitrusten!

Deze beperkingen zullen geleidelijk aangepakt worden via investeringsprogramma's en opwaarderingen van het wapensysteem. De beslissing om de F-16 uit te rusten met een passief elektronisch beschermingssysteem zal in 1989 genomen worden. Infrarood geleide tuigen AIM-9M die frontaal afgeschoten kunnen worden zullen vanaf 1991 in de inventaris opgenomen worden. In het kader van het programma OCU, samen met onze EPG partners ontworpen, zullen de vliegtuigen al vanaf het begin van de jaren 90 de mogelijkheid krijgen om radargeleide lucht/lucht tuigen af te vuren alsook lucht/grond infrarood geleide Mavericks.

Een ander zeer belangrijk project, het NADGE netwerk, is eindelijk tot volle wasdom gekomen en integreert voortaan de gegevens verschaft

Ces limitations seront progressivement prises en compte par le biais de programmes d'investissements et de mise à jour du système d'armes. La décision de doter nos F16 d'un système de protection électronique passif sera prise en 1989. Des missiles AIM-9M à guidage infra-rouge pouvant être tirés de face entreront à l'inventaire à partir de 1991. Dans le cadre du programme OCU mené de concert avec nos partenaires EPG dès le début des années 90, nos avions seront dotés d'une capacité de tir de missiles air/air à guidage radar ainsi que de missiles air/sol Maverick à guidage infra-rouge.

Autre progrès majeur : le réseau NADGE est arrivé à pleine maturité, il intègre désormais les données fournies par les avions AWACS, (NAEW,

NADGE radar tower in Putgarten (Germany) (© Klugschnacker)





(Coll. Daniel Brackx)

door de AWACS vliegtuigen. Zo beschikken de jachtvliegtuigen voortaan over een volledig beeld van de luchtsituatie op alle hoogtes.

Ook aan de aerodynamische kenmerken en de controle van de motorisering zullen aan de F-16 een aantal verbeteringen aangebracht worden. Deze hebben als doel het vliegtuig in het volledige vliegdomein te kunnen gebruiken, want bij zijn aanvankelijke indienststelling waren een paar tekortkomingen aan het licht gekomen. Zo bijvoorbeeld komt er een correctie aan het ballasten, een vergroten van de oppervlakte van het diepteroer en de mogelijkheid tot directe controle ervan in geval van nood. Een elektronische digitale controle van de motor vervangt de oorspronkelijke analoge en verschaft hem een gebruikssoupllesse in lijn met de manoeuvre mogelijkheden van de cel van het vliegtuig.

De Euro-missiles crisis van 1983 is een van de laatste momenten van spanning tussen de twee blokken. Maar de geschiedenis gaat voort. De

Nato Airborne Early Warning), fournissant à nos chasseurs une vue d'ensemble de la situation aérienne à toutes les altitudes.

Sur les plans du comportement aérodynamique et du contrôle de la motorisation, notre F-16 connaîtra également une série de modifications. Celles-ci auront pour but de sécuriser l'emploi de l'avion dans l'entièreté du domaine de vol en prenant en compte quelques-unes des limitations apparues lors de sa mise en œuvre initiale. Citons : la correction du ballastage, l'augmentation de la surface du plan de profondeur, la possibilité d'un contrôle direct de celui-ci en cas de besoin. Le contrôle électronique digital du moteur remplaçant le contrôle analogique d'origine lui confèrera une soupllesse d'emploi en rapport avec les potentialités de manoeuvre de la cellule.

(Coll. Daniel Brackx)





The SS-20 on its launcher
and the Cruise Missile (GLCM) in flight

EVOLUTION BELGIAN AIR FORCE

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
	End Vietnam War						Afghanistan			
Squadrons										
349 Sqn				F-104G						
350 Sqn				F-104G						
1 Sqn								Mirage 5BA		
2 Sqn								Mirage 5BA		
8 Sqn								Mirage 5BA		
23 Sqn										
31 Sqn										
42 Sqn								Mirage 5BR		
50 Sqn Nike							50 Sqn Düren			
51 Sqn Nike							51 Sqn Blankenheim			
52 Sqn Nike							52 Sqn Euskirchen			
53 Sqn Nike							53 Sqn Kaster			
54 Sqn Nike							54 Sqn Xanten			
55 Sqn Nike							55 Sqn Kapellen-Erft			
56 Sqn Nike							56 Sqn Grefrath			
57 Sqn Nike							57 Sqn Erle			

val in 1989 van de muur van Berlijn en de implosie van de USSR die erop volgt, luidt het einde van de koude oorlog in. Het betekent echter niet dat ook de evolutie van het wapensysteem van de F-16 ten einde is. Inderdaad, vanaf 1996 ziet het programma MLU (Mid Life Update) het licht. Dit opwaarderingsprogramma van de F-16 OCU van de EPG brengt hen op het niveau van de configuratie en de operationele mogelijkheden van de meest recente geproduceerde versies (Block 50/52). Het zal onze eenheden in staat stellen op gelijke voet ingezet te worden aan de zijde van onze NAVO partners in de verschillende operatietonelen van de post koude oorlog periode.

Einde van de koude oorlog. Einde van een tijdperk. Bitter vredesdividend!

Het einde van de koude oorlog zal voor de gouvernementele instanties de aanleiding zijn voor een reductie van het budget van Landsverdediging en voor een herstructurering van de Luchtmacht. Door de eerste Golfoorlog wordt het nog even uitgesteld. Maar eens deze voorbij, wordt beslist de Mirage 5 uit gebruik te nemen, hoewel er een modernisatieprogramma (MIRSIP) voor ontworpen was.

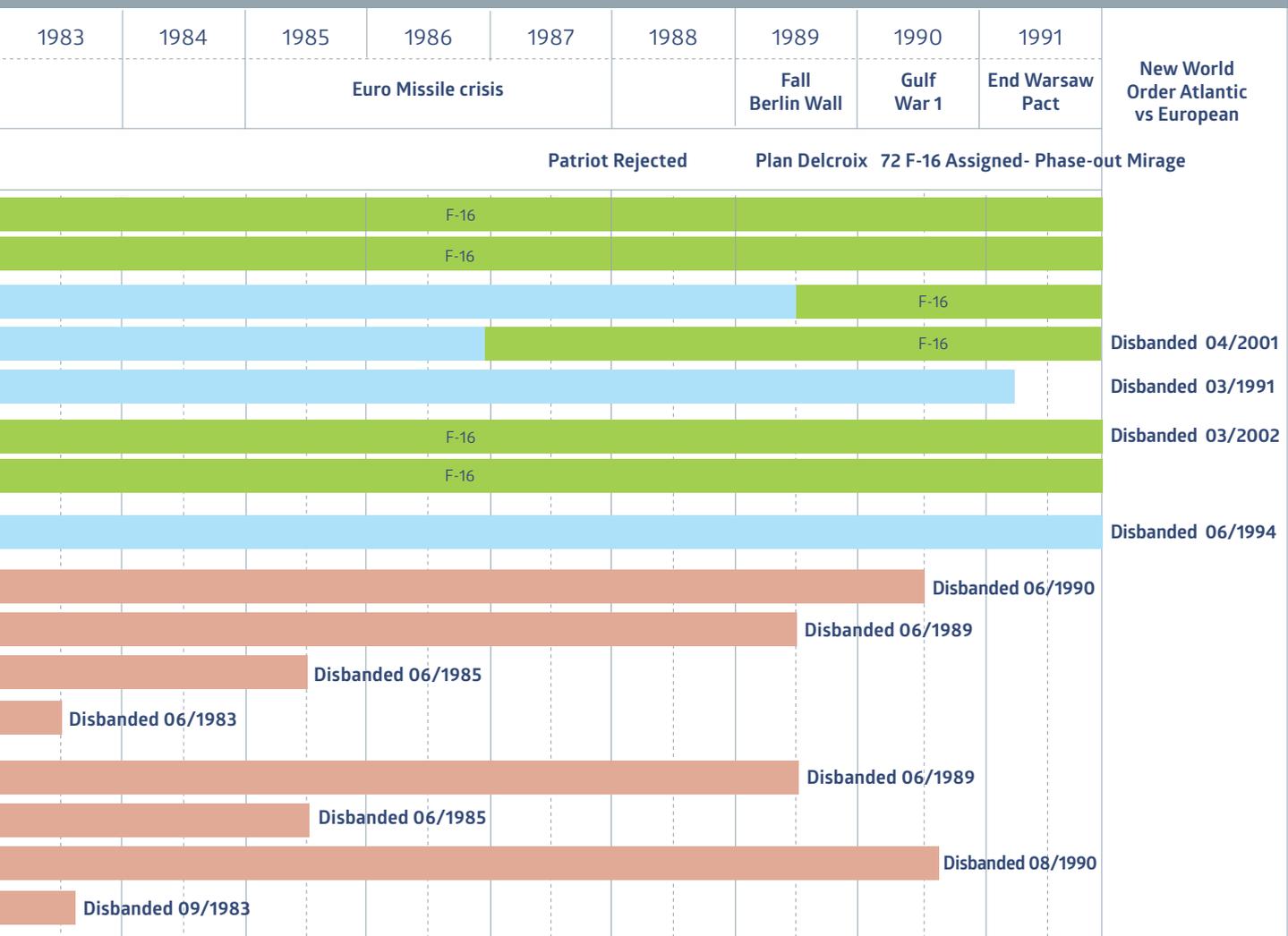
Hier bovenop komt de inkrimping van de aan de NAVO toegewezen F16's tot 72 stuks, een halvering van het aantal waartoe België zich gedurende de jaren 70 en 80 steeds had verbonden. De ontbinding van de 1^{ste} Wing

La crise des euro-missiles de 1983 constituera un des derniers moments de tension entre les deux blocs. Mais l'Histoire est en marche, la chute du mur de Berlin en 1989 suivie de l'implosion de l'URSS en 1991 sonnera la fin de la guerre froide. Elle ne signifiera pas pour autant la fin de l'évolution du système d'armes F-16. En effet, dès 1995 sera lancé le programme MLU (Mid life Update), programme de refonte des F-16 OCU des EPG pour les amener à une configuration et à des capacités opérationnelles équivalentes à celles des dernières versions produites (Block 50/52). Il permettra à nos unités d'être engagées sur un pied d'égalité avec nos partenaires de l'OTAN sur les différents théâtres d'opérations de la période post guerre froide.

Fin de la guerre froide. Fin d'une époque. Amers dividendes de la paix !

Mais la fin de la guerre froide donnera le signal pour les instances gouvernementales d'une réduction du budget de la Défense et d'une restructuration de la Force Aérienne. Retardée un moment par le déclenchement de la première guerre du Golfe, dès la fin de celle-ci la décision sera prise de retirer d'emploi nos Mirage 5 pour lesquels un programme de modernisation (MIRSIP) avait cependant été développé.

COMBAT SQUADRONS 1973-1991



zal het einde van een tijdperk inluiden. Een tijdperk dat de Luchtmacht had zien groeien, zich ontplooiën, rijpen, een Luchtmacht die ondanks talrijke moeilijkheden en dank zij de inzet van al zijn personeel, een niveau van uitmuntendheid had bereikt dat unaniem erkend werd.

Nota van de redactie

Jean Buzin heeft ons in zes afleveringen een uitstekend overzicht gegeven van de evolutie van de Belgische gevechtssmaldelen tijdens de Koude Oorlog. We zijn van plan deze artikelen samen te smelten tot één document en het onder één of andere vorm te publiceren.

Jean heeft zeer duidelijk aangetoond dat de bevolking geneigd is heel wat financiële inspanningen te leveren wanneer ze de hete adem van de bedreiging in de nek voelt. De Luchtmacht beschikte in de jaren '50 over niet minder dan 500 gevechtsvliegtuigen; wegens de recente regeringsbeslissing aangaande de aankoop van de F-35, zou dit aantal in de toekomst kunnen slinken tot 34. Tijdens de jaren 50 spendeerde ons land tot 20% van het BNP aan defensie; vandaag is dit minder dan 1%. Toch cijfers om even over na te denken.

Een troost is dat de gevechtsvliegtuigen van vandaag veel doeltreffender en veelzijdiger zijn en telkens opereren in een multinationaal kader. Bovendien worden ze aangevuld door de meest gesofistikeerde UAV's en elektronische detectiesystemen die de doelen zeer nauwkeurig kunnen lokaliseren en identificeren, vooraleer over te gaan tot een chirurgische kinetische interventie. Vooral over de laatste twee decennia hebben we een exponentiele technologische evolutie van het luchtwapen gekend en de doeltreffendheid is gelijkmatig verhoogd. We hopen over afzienbare tijd een artikel te kunnen wijden aan deze evolutie.

Maar ondertussen gaan we terug naar het verleden van onze luchtvaart, een domein dat de VTB zeer nauw aan het hart ligt.

Jean Buzin brengt ons een nieuw verhaal; hij noemt het: "Van de neergang van de Militaire Luchtvaart naar het opkomen van de Belgische Luchtmacht". Hij beschrijft de onstabiele vooroorlogse periode, de verhuis naar een het zuiden tijdens de 18-daagse veldtocht en de vastberaden pogingen om de Belgische Luchtvaart in leven te houden tijdens de Tweede Wereldoorlog. Dit gebeurde, zowel in Groot-Brittannië als in Afrika. Het is daar dat de basis gelegd wordt van hetgeen na de oorlog de Belgische Luchtmacht zou worden. Een parcours van vallen en opstaan.

Onze eerste aflevering verschijnt in Magazine 3-2019.

S'y ajoutera la limitation à 72 F-16 le nombre d'avions affectés à l'OTAN, réduisant ainsi de moitié l'engagement qui avait été celui de la Belgique tout au long des décennies 70 et 80. La suppression du 1^{er} Wing de chasse marquera la fin d'une époque. Celle qui a vu grandir, s'épanouir, mûrir une Force Aérienne qui malgré de nombreuses difficultés a atteint par l'engagement de tout son personnel un niveau d'excellence unanimement reconnu.

Note de la rédaction

Tout au long des six numéros précédents, Jean Buzin nous a fourni une excellente vue d'ensemble de l'évolution des escadrilles de combat belges au cours de la Guerre Froide. Nous envisageons de fusionner ces articles en un seul ouvrage pour le publier sous une forme ou autre.

Jean a clairement démontré que la population est prête à faire des efforts financiers conséquents lorsque la menace se fait sentir. Dans les années '50, la Force Aérienne disposait de pas moins de 500 avions de combat. Avec la décision gouvernementale récente d'acquisition du F-35 ce nombre pourrait se limiter à 34 unités dans le futur. Dans les années '50, notre pays dépensait jusqu'à 20% du PIB pour sa défense; aujourd'hui, c'est moins de 1%. Des chiffres qui donnent à réfléchir.

On se consolera avec le fait que les avions de combat d'aujourd'hui sont bien plus efficaces et polyvalents et opèrent toujours dans un cadre multinational. De plus, ils sont épaulés par des UAV les plus sophistiqués et des systèmes de détection électroniques qui peuvent localiser et identifier les cibles très précisément, avant d'intervenir de manière cinétique et chirurgicale. C'est surtout au cours des deux dernières décennies que nous avons connu une évolution technologique exponentielle de l'arme aérienne et l'efficacité a été améliorée en conséquence. Nous espérons bientôt pouvoir consacrer un article à cette évolution.

En attendant, nous retournons vers le passé de notre aviation, un domaine qui nous - les VTB - tient très à cœur.

Jean Buzin nous vient avec un nouveau récit qu'il titre : « Du crépuscule de l'Aéronautique Militaire à l'aube de la Force Aérienne belge ». Il y décrit la période instable d'avant-guerre, la migration vers le sud au cours de la Campagne des 18 Jours et les efforts déterminés pour maintenir l'Aviation belge active au cours de la 2^e Guerre mondiale, que ce soit en Grande-Bretagne ou en Afrique du Sud. C'est là que furent posées les fondations de ce qui deviendra la Force Aérienne après la guerre. Un parcours parsemé d'erreurs et de réussites.

Le premier épisode paraîtra dans le Magazine 3-2019.



28th ANTWERP STAMPE FLY IN

LUCHTHAVEN ANTWERPEN

**1 juni 2019 10u aankomst deelnemers
static show**

2 juni 2019 11u formatievlucht



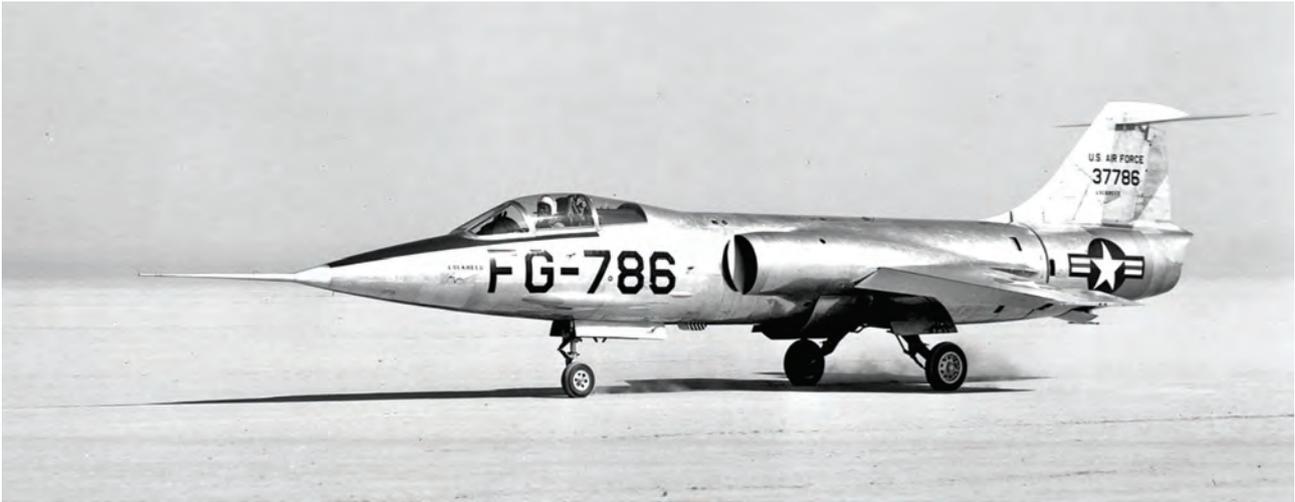
inkom gratis



Important anniversaries

65 years ago: First flight F-104 Starfighter

Sixty five years ago, Lockheed test pilot Tony Levier, made the first official flight of the XF-104 Starfighter at Edwards AFB (March 4, 1954). The needle-nosed, dagger shaped F-104 Starfighter was a radical design, arranged for top-speed and climb performance. It was the first Mach 2 warplane in the world, and the first designed to break the sound barrier even in a climb. The aircraft was developed for high-speed interceptions with the AIM9-B Sidewinder missile. It was employed in the Vietnam war, but was quickly withdrawn because of the inefficiency of its missiles.



Tony Levier lined-up for the first XF-104 flight at Edwards AFB

(photo U.S. Air Force)

In 1959, a number of European nations ordered the Starfighter for use in both the air-to-air and air-to-ground roles. The Luftwaffe ordered 660 aircraft; Belgium bought 100 single seaters (F-104G) and 12 two-seaters (TF-104G).

40 Years AGO: First F-16 flight in the Belgian Air Force



Forty years ago, on 26 January 1979, the first F-16 was delivered to the Belgian Air Force in Beauvechain.

Pilots were Major Jacques Devolder and Lt Col Singleton (USAF). The first BAF flight took place on 29 January 1979. The aircraft was piloted by Major Jef De Heyn, first BAF pilot on F-16; the backseat was manned by Major Wilfried De Brouwer, CO 349 Sqn.

Initially, Belgium ordered 116 aircraft but, later on, a follow-on buy of 44 aircraft would expand the fleet to 160 aircraft. The intention was to equip the Mirage squadrons with F-16, but most of these were disbanded in the early 90's.

26 January 1979,
welcome to the new baby
