



PIONNIERS  
ET ANCIENS  
DE L'AVIATION

PIONNIERS  
EN OUDGEDIENDEN  
VAN DE LUCHTVAART

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

## NIKE'S

BAF surface-to-air missiles  
during the Cold War

## CONGO 1960

SIAI Marchetti SF-260,  
50 years of service in Belgium

N° 2-2020

41<sup>ste</sup> jaar  
April-mei-juni  
41<sup>eme</sup> année  
Avril-mai-juin  
Driemaandelijks  
Trimestriel  
P605174  
ISSN 2466-8923

[www.vieillestiges.be](http://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:  
**Nike Hercules**  
(coll. Axel Vermeesch).

P3:  
**Swallows (Coll. Daniel Brackx).**

# Organe d'administration Bestuursorgaan

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  
03 663 2242    stampe@skynet.be

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

Michel Dillien  
0475 950 822    michel.dillien@skynet.be

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

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

Michel Leclair  
02 784 2023    michel.leclair@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*
<b>Belgique - België</b>		
Membres <i>Leden</i>	€ 30,00	€ 40,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 15,00	€ 25,00
<b>Etranger - Buitenland</b>		
Membres <i>Leden</i>	€ 40,00	€ 50,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 20,00	€ 30,00
<b>Webzine - Belgique &amp; étranger - België &amp; buitenland</b>		
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<sup>er</sup> 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 2-2020

Het woordje van de voorzitter	04
Activiteiten en agenda	06
Outdoor Eben-Emael	07
Jaarlijks banket	08
Welkom aan nieuwe leden	08
Overlijdens	08
Golftornooi « Pelle » DARDENNE 2020 - Florennes	09
Een eengemaakt Belgisch luchtruim met gezamenlijke dienstverlening	10
Congo 1960: de dramatische onafhankelijkheidsperiode	18
Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden (V)	27
NIKE's BAF surface-to-air missiles during the Cold War	37
SIAI Marchetti SF-260, 50 years of service in Belgium	46

## Sommaire du magazine 2-2020

Le mot du président	04
Activités et agenda	06
Outdoor Eben-Emael	07
Banquet annuel	08
Décès	08
Bienvenue aux nouveaux membres	08
Tournoi de Golf « Pelle » DARDENNE 2020 - Florennes	09
Un espace aérien belge unifié avec un service commun	10
Congo 1960 : la période dramatique de l'indépendance	18
Souvenirs d'une ballade dans le nord (V)	27
NIKE's BAF surface-to-air missiles during the Cold War	37
SIAI Marchetti SF-260, 50 years of service in Belgium	46





# Het woordje van de voorzitter



## Le mot du président

**B**este Senior Aviators,

Het is een 'understatement' om te zeggen dat ons dagelijks leven helemaal overhoop gehaald is sinds het uitbreken van de corona-crisis in ons land en bovendien zijn de maatschappelijke gevolgen op lange termijn nog heel moeilijk in te schatten.

Het VTB-jaar 2020 was nochtans gestart met een aantal succesvolle activiteiten:

- Twee vlotte maandelijkse vergaderingen in het Huis der Vleugels, met in januari bovendien een heel gezellige nieuwjaarsreceptie;
- Een aangename lunch-conferentie over onze pionier en luchtaas Edmond Thieffry in La Chise, geïllustreerd met unieke foto's en herinneringen uit het familiale archief;
- De voorbereidingen om tegen de zomer een 'update' te publiceren van het boek van ons lid Jules Jacob, over de promoties vliegers van de Luchtmacht sinds de Tweede Wereldoorlog.

De ongerustheid over de corona-besmetting was voelbaar in het begin van de maand maart, toen er na het carnaval verlot isolatiemaatregelen in Noord-Italië afgekondigd werden. De eerste tekens waren ook zichtbaar tijdens onze algemene vergadering van 11 maart, waarvoor relatief weinig leden de verplaatsing naar het Huis der Vleugels maakten.

Half maart heeft ook onze Belgische regering een aantal maatregelen opgelegd om de verspreiding van het virus tegen te gaan en hopelijk zullen die maatregelen toelaten om, aan iedereen die het nodig heeft, correcte medische zorgen te geven.

**C**hers Senior Aviators,

C'est un euphémisme de dire que notre vie quotidienne est complètement bouleversée depuis le déclenchement de la crise corona dans notre pays. En outre, les conséquences sociales à long terme sont encore très difficiles à évaluer.

L'année VTB 2020 avait pourtant bien commencé avec plusieurs activités fort réussies :

- Deux sympathiques rencontres mensuelles à la Maison des Ailes, avec en plus, en janvier, une agréable réception de Nouvel An.
- À La Chise, une conférence déjeuner fort appréciée à propos de notre pionnier et as de l'aviation Edmond Thieffry, illustrée par des photos uniques et souvenirs provenant des archives de la famille.
- Les préparatifs en vue de la publication d'ici l'été d'une « mise à jour » du livre de notre membre Jules Jacob, relatif aux promotions d'aviateurs de la Force Aérienne depuis la Deuxième Guerre mondiale.

L'inquiétude concernant la propagation du virus était déjà palpable au début du mois de mars, lorsque des mesures d'isolement ont été prises dans le nord de l'Italie après le congé de carnaval. Les premiers signes de cette inquiétude étaient également visibles lors de notre assemblée générale du 11 mars, pour laquelle relativement peu de membres se sont rendus à la Maison des Ailes.

À la mi-mars, le gouvernement belge a également pris un certain nombre de mesures en vue d'éviter la propagation du virus. Nous pouvons espérer qu'elles permettront de fournir des soins médicaux corrects à tous ceux qui en ont besoin.



Maar deze maatregelen hebben natuurlijk een impact op de activiteiten van de onze vereniging. Op het moment dat ik deze woorden schrijf kan er niet vergaderd worden, is ons clubhuis gesloten en denken we na over het verschuiven of het afschaffen van enkele toekomstige activiteiten van 2020.

Ondertussen wordt ook duidelijk dat de impact op de luchtvaart, een sector die ons nauw aan het hart ligt, enorm zal zijn: in Europa blijven heel veel vliegtuigen aan de grond en sommige luchthavens zijn zo goed als gesloten. Deze 'grounding' zal zeker zware sporen nalaten en er zal op niveau van de regeringen waarschijnlijk moeten nagedacht worden over steun voor het herstel van deze strategische activiteiten.

De vooruitzichten voor de komende maanden zijn dus nog heel onzeker.

Voor de maand april zijn er al twee wijzigingen: onze maandelijkse samenkomst, die voorzien was op woensdag 8 april in het Huis der Vleugels, werd afgelast en ons banket in Grimbergen wordt verschoven naar zondag 4 oktober. Voor de maand mei wordt de jaarlijkse herdenking van 11 mei aan de brug van Vroenhoven afgelast. In dit magazine vindt u ook een aantal uitnodigingen voor de volgende activiteiten waar we u heel graag zullen ontmoeten. Dat zijn: het golftornooi in Florennes op 10 juni, het buffet in het Luchtvaartmuseum op 6 juli en het bezoek aan het fort van Eben-Emael op 19 augustus. Maar indien sommige organisaties wegens COVID-19 besmettingsrisico afgeraden worden, dan zullen we nog een aantal samenkomsten verschuiven of afschaffen. Uiteraard zullen we dan ook de eventuele inschrijvingskosten terugbetalen.

In deze tweede editie van 2020 vindt u in het magazine opnieuw een selectie artikels over onze luchtvaartgeschiedenis en de actualiteit. Wif De Brouwer en Liévin van Outryve d'Ydewalle brengen hun verhaal als getuigen van de gebeurtenissen in Congo in de jaren 60. Jean Buzin stelt ons de geschiedenis van de Nike eenheden van de Belgische Luchtmacht voor en Paul Maenhaut belicht in het tweede deel van de geschiedenis van Marchetti de levensloop van de SF 260.

In het domein van de recente evoluties van de luchtvaart geeft het interview van Peter Naets ons een samenvatting van de doelstellingen van de nieuwe samenwerking tussen de burgerlijke en militaire organisaties voor het beheer van het luchtverkeer in België.

In de agenda van onze vereniging vindt u het overzicht van de VTB-activiteiten in de lente en de zomer, die hopelijk zullen doorgaan...

Als besluit zou ik u willen vragen om bijzonder goed voor uw naasten en uzelf te zorgen, maar ook om met uw brede ervaring en kennis, de Belgische luchtvaart te blijven ondersteunen in deze onzekere tijden.

Take care,  
Gerard Van Caelenberge.

Mais ces mesures ont évidemment un impact sur les activités de notre association. Au moment où j'écris ce mot, nous ne pouvons nous réunir, notre club-house est fermé et nous examinons la possibilité de reporter ou supprimer certaines activités planifiées au cours de cette année 2020.

En attendant, il est clair que l'impact de cette crise sur l'aviation – un secteur qui nous tient beaucoup à cœur – sera énorme : en Europe, de nombreux avions restent cloués au sol et certains aéroports sont pratiquement fermés. Ce « grounding » laissera sans aucun doute de sérieuses traces et nécessitera plus que probablement une réflexion au niveau des gouvernements afin de permettre la reprise de ces activités stratégiques.

Les perspectives pour les mois à venir sont donc encore fort incertaines.

Pour le mois d'avril, il y a déjà deux changements : notre réunion mensuelle, prévue le mercredi 8 avril à la Maison des Ailes, a été annulée et notre banquet à Grimbergen a été reporté au dimanche 4 octobre. Pour le mois de mai, la commémoration annuelle du 11 mai au pont de Vroenhoven a été annulée. Dans ce magazine, vous trouverez également plusieurs invitations pour les activités suivantes où nous espérons beaucoup pouvoir vous y rencontrer. Il s'agit du tournoi de golf à Florennes le 10 juin, du buffet au Musée de l'air le 6 juillet et de la visite du fort d'Eben-Emael, le 19 août. Toutefois, si certains événements sont déconseillés en raison du risque de contamination du COVID-19, alors nous déplacerons ou annulerons certaines rencontres. Il va de soi que nous rembourserons les éventuels frais d'inscription.

Dans cette deuxième édition du magazine 2020, vous trouverez à nouveau une sélection d'articles relatifs à l'histoire de l'aviation et à l'actualité. Wif De Brouwer et Liévin van Outryve d'Ydewalle nous relatent les événements tels qu'ils les ont vécus au Congo dans les années 1960. Jean Buzin nous présente l'histoire des unités Nike de la Force Aérienne belge et Paul Maenhaut nous dévoile la carrière du SF 260 dans une deuxième partie de l'histoire du Marchetti.

Dans le domaine des évolutions récentes de l'aviation, l'interview de Peter Naets nous permet de découvrir les objectifs qui sont à la base de la nouvelle coopération entre les organisations civiles et militaires de gestion du trafic aérien en Belgique.

Dans l'agenda de notre association, vous trouverez un aperçu des activités VTB au printemps et au cours de l'été, avec l'espoir qu'elles pourront effectivement avoir lieu.

En conclusion, je tiens à vous demander de prendre bien soin de vos proches et de vous-même, et de continuer avec votre vaste expérience et vos connaissances, à soutenir l'aviation belge en ces temps incertains.

Take care,  
Gérard Van Caelenberge.

# Agenda

## Réunions mensuelles & activités

### Lundi 11 mai 2020 - Vroenhoven

*Vu les circonstances, la cérémonie a été reportée au 11 mai 2021.*

### Mercredi 13 mai 2020 - MdA

Réunion mensuelle.

### Mercredi 10 juin 2020 - Florennes

Réunion BOA & Tournoi de golf Florennes.

*Pour qui ne désire pas aller à Florennes : la MdA sera toutefois ouverte pour les membres qui désirent s'y rencontrer pour l'apéro et le lunch.*

### Lundi 6 juillet 2020 - Musée de l'Air

Lunch Musée de l'Air.

### Mercredi 19 août 2020 - Eben-Emael

Outdoor à Eben-Emael.

## Maandelijkse vergaderingen en activiteiten

### Maandag 11 mei 2020 - Vroenhoven

*Gezien de omstandigheden werd de plechtigheid tot 11 mei 2021 uitgesteld.*

### Woensdag 13 mei 2020 - HdV

Maandelijkse bijeenkomst.

### Woensdag 10 juni 2020 - Florennes

Vergadering BOA & en golftornooi Florennes.

*Voor wie niet naar Florennes wil: het HdV zal wel open zijn voor de leden die daar willen bijeenkomen voor aperitief en lunch.*

### Maandag 6 juli 2020 - Luchtvaartmuseum

Lunch Luchtvaartmuseum.

### Woensdag 19 augustus 2020 - Eben-Emael

Outdoor te Eben-Emael.

## Air Museum : Lundi 06 Jul 2020

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 24 juin** en renvoyant le bulletin d'inscription (ou par e-mail) et par virement sur le compte VTB IBAN BE23 2100 6199 6691 (BIC GEBABEBB).

### ATTENTION :

1. 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.
2. Le parking sur l'Esplanade devant le musée n'est plus accessible (interdit). Il vous est dès lors fortement conseillé d'utiliser le métro (station Mérode) d'autant plus que le stationnement dans les rues avoisinantes du Cinquantaire est soit payant (horodateur, max 3 hr), soit en zone bleue (max 2 hr). Comptez 10 minutes de marche entre la station Mérode et l'entrée du musée.  
Nous avons introduit une demande de dérogation pour le stationnement sur l'Esplanade; nous vous tiendrons informés du résultat, mais sachez qu'elle a très peu de chances d'aboutir.

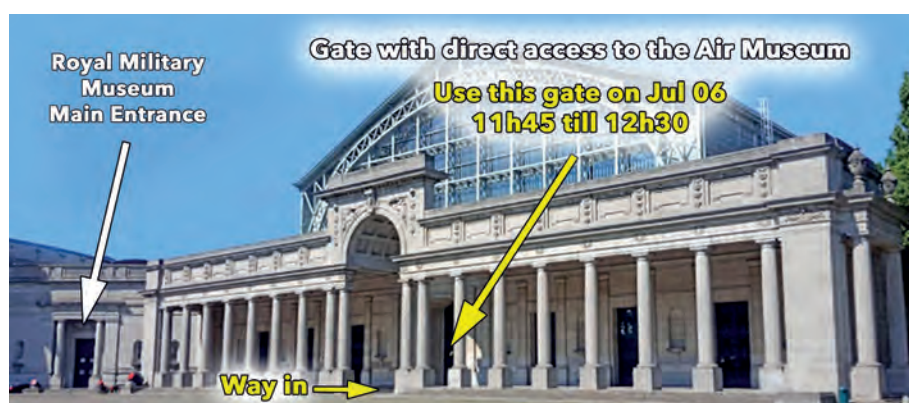
## Air Museum : Maandag 06 Jul 2020

De maandelijkse bijeenkomst met lunch voor alle leden en partners gaat door in de cafeteria van het Luchtvaartmuseum. Prijs voor de lunch: 55 € p/p, all-in.

Inschrijving **VOOR 24 juni** via e-mail of terug sturing van het inschrijvingsbulletin en overschrijving op de rekening van de VTB IBAN BE23 2100 6199 6691 (BIC GEBABEBB).

### OPGELET:

1. 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 11.45 u tot 12.30 u.
2. De parking op de Esplanade voor het museum is niet meer toegankelijk (verboden). U wordt dus aanbevolen om de Metro te nemen (halte Mérode), ook omdat het parkeren in de aanpalende straten ofwel betalend (maximum drie uur), ofwel blauwe zone is (twee uur). Reken op 10 minuten stappen van Mérode tot het museum.  
We hebben een aanvraag ingediend om toch op de Esplanade te mogen parkeren. We houden u op de hoogte, maar dit heeft weinig kans op slagen.







## Outdoor Eben-Emael : Mercredi 19 août 2020

Pour notre outdoor du mois d'août, vous êtes invités à une visite du Fort d'Eben-Emael au sud de Maastricht. Le professeur Joost Vaesen de la VUB/ULB sera notre hôte. Visite guidée en deux groupes : l'un empruntera de nombreux escaliers pour visiter tous les étages du fort ainsi que les superstructures à l'extérieur, l'autre restera au rez-de-chaussée pour la visite du musée et de la caserne souterraine. De bonnes chaussures de marche sont conseillées et une petite laine sera bien nécessaire car la température à l'intérieur du fort n'est que de 11°C.

Rendez-vous dès 10h00 pour le café.

Après la visite, vers 12h30, l'apéro et le lunch seront servis dans le restaurant Moulin Loverix à deux pas du fort.

### Attention, le nombre de participants est limité à 50.

Donc "First come, First served" comme on dit outre-Manche !

Inscriptions dès maintenant et au plus tard pour le 05 août en renvoyant le bulletin d'inscription à l'adresse indiquée (voir pièce jointe). Le prix est de 55 € par personne (visite du fort et lunch all-in), montant à verser sur le compte VTB pour la même date; l'ordre des paiements détermine l'ordre des inscriptions.

Adresse du jour : Rue du Fort 40, B-4690 Bassenge.  
N50°47'47.7" E005°40'20.6".

[www.fort-eben-emael.be](http://www.fort-eben-emael.be)

## Outdoor Eben-Emael: Woensdag 19 augustus 2020

U wordt uitgenodigd om deel te nemen aan onze jaarlijkse augustus-outdoor die dit jaar zal bestaan uit een bezoek aan het Fort van Eben-Emael, ten zuiden van Maastricht. Professor Joost Vaesen van de VUB/ULB is onze gastheer. Geleid bezoek in twee groepen: de ene via de talrijke trappen om alle verdiepingen en de buitenstructuur van het fort te verkennen; de andere blijft op het gelijkvloers om het museum en de ondergrondse kazerne te bezoeken. Goede schoenen en wat warme kleding worden aanbevolen omdat het vrij kil is in het fort (11°C).

Samenkomst voor de koffie vanaf 10.00 u.

Na het bezoek, rond 12.30 u, worden een aperitief en lunch aangeboden in restaurant Moulin Loverix, vlakbij het fort.

### Opgelet: Het aantal bezoekers is beperkt tot 50.

Dus de Britse regel 'First come, First served' is van toepassing!

Inschrijvingen vanaf heden, en ten laatste voor 05 augustus, met het bijgevoegd formulier. De kostprijs is 55 € per persoon (bezoek aan het fort en lunch all-in). Storting van het bedrag op de VTB rekening tegen dezelfde datum. De voorrang wordt bepaald door de volgorde van de betalingen.

Adres: Rue du Fort 40, B-4690 Bassenge.  
N50°47'47.7" E005°40'20.6".

[www.fort-eben-emael.be](http://www.fort-eben-emael.be)



---

## BANQUET VTB

Notre banquet annuel est reporté au dimanche  
**04 octobre 2020.**

Si vous êtes déjà inscrits, nous vous offrons la possibilité de conserver votre inscription; dans ce cas, vous n'avez rien à faire.

Si vous préférez toutefois annuler votre inscription et être remboursé (si vous avez déjà effectué le paiement), merci d'en avertir le secrétariat par e-mail [VTB.secretary@gmail.com](mailto:VTB.secretary@gmail.com) ou par lettre à VTB Secrétariat, Esdoornlaan 33, 1850 Grimbergen.

Une nouvelle invitation pour le 04 octobre (avec un bulletin d'inscription) sera publiée dans VTB Mag 3-2020 de juillet.

## VTB BANKET

Ons jaarlijks banket wordt naar zondag  
**04 oktober 2020 verschoven.**

Indien u al ingeschreven bent, dan geven wij U de mogelijkheid om die inschrijving te behouden; in dat geval hoeft u niets meer te doen.

Indien u de voorkeur geeft aan het afzeggen van uw inschrijving en terugbetaling van de kosten (indien u reeds betaald heeft), gelieve dan het secretariaat te verwittigen per e-mail aan [VTB.secretary@gmail.com](mailto:VTB.secretary@gmail.com) of per brief aan VTB Secretariaat, Esdoornlaan 33, 1850 Grimbergen.

Een nieuwe uitnodiging voor 04 oktober (met inschrijvingsformulier) zal gepubliceerd worden in VTB Mag 3-2020 in juli.

---

## Welkom aan de nieuwe leden Bienvenue aux nouveaux membres

### Tony DE BRUYN

Geboren op 24 Dec 1964

Aanvaard **VT(J)**

Peters: Gerard Van Caelenberge & Poly Stevens.

### Edmond LEFEBVRE-DEGRAIN

Né le 18 Déc 1946

Admis **VT**

Parrains : Gérard Van Caelenberge & Wif De Brouwer.

### Kevin de KROES

Geboren op 18 Aug 1983

Aanvaard **VT(J)**

Peters: Jacques de Kroes & Didier Waelkens.

### Christian BOUSMANNE

Né le 18 Jul 1955

Admis **VT**

Parrains : Paul & Peter Maenhaut.

### Nathalie CHUDIAK

Geboren op 23 mei 1947

Aanvaard **VT(J)**

Peters : Danny Cabooter & Johan Sebreghts.

---

## Décès - Overlijdens

### Mme Eveline TOURNEUR

Le 23 Déc 2019

Veuve Maurice de RAIKEM

### Brian WESKETT

On 30 Jan 2020

VT HE, RAF 1953, 88 years

### Frank PHILIPPO

Op 31 Mar 2020

VT, BAF 69C, 71 jaar

### Philippe ROOSE

Le 05 Jan 2020

VT, ACRB 1953, 84 ans

### Achille ROUMA

Le 23 Fév 2020

VT, USAF 53D, 88 ans

### Roger LAMS

Op 01 Apr 2020

VT, BAF 135 Prom, 83 jaar

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.



# INVITATION Tournoi de Golf « Pelle » DARDENNE 2020

## UITNODIGING Golftornooi « Pelle » DARDENNE 2020



Pour la septième 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 bénéfices 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 10 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 10.00 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 : Comme chaque fois, 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 Initiation au golf si suffisamment d'inscrits  
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 zevende 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 10 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 10.00 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: Zoals elk 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.  
Golf initiatie mogelijk als genoeg kandidaten zich inschrijven.  
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**



# Een eengemaakt Belgisch luchtruim met gezamenlijke dienstverlening

Een onderhoud met Peter Naets

## Un espace aérien belge unifié avec un service commun

Entretien avec Peter Naets. Traduction André Perrad et Michel De Weirdt

Sinds begin december 2019 heeft er zich een belangrijke wijziging voorgedaan in het beheer van het luchtruim boven ons land. Het militair 'Air Traffic Control Centre' (ATCC) is samengesmolten met de diensten van skeyes (het vroegere Belgocontrol). Ze opereren vanuit een gezamenlijke locatie in Steenokkerzeel. Ter herinnering; skeyes is verantwoordelijk voor het beheer van het luchtruim tot 24.500 voet; daarboven wordt de verantwoordelijkheid overgedragen aan Eurocontrol/MUAC (*Maastricht Upper Area Control*).

Belgische Defensie, skeyes en MUAC zijn de drie organisaties die luchtverkeersleiding doen in het Belgisch luchtruim. Het is dan ook logisch dat ze nauw samenwerken voor operationele en technische projecten.

We gingen praten met ons VTB-lid, Peter Naets, ingenieur, ex-militair piloot en sinds meerdere jaren hoofd van de technische diensten van MUAC en nu verantwoordelijk voor de technische diensten van de 'Network Manager' in Brussel. Hij werkte mee aan de herziening van de 'Airspace Vision' in België.

---

De benaming *skeyes* is een samensmelting van 'sky & eyes' en wordt, behalve bij het begin van een zin, zonder hoofdletter geschreven.





Depuis début décembre 2019, un important changement s'est produit dans la gestion de l'espace aérien au-dessus de notre pays. L'ATCC (*Air Traffic Control Centre*) militaire a fusionné avec les services de skeyes (l'ancien Belgocontrol). Ils opèrent depuis une position commune à Steenokkerzeel. Pour rappel : skeyes est responsable de la gestion de l'espace aérien jusqu'à 24.500 pieds ; plus haut, la responsabilité est transférée à Eurocontrol/MUAC (*Maastricht Upper Area Control*).

La Défense belge, skeyes et MUAC sont les trois organismes qui exercent le contrôle dans l'espace aérien belge. Il est donc logique qu'ils coopèrent étroitement pour des projets opérationnels et techniques.

Nous sommes allés discuter avec notre membre des VTB, Peter Naets, ingénieur, ancien pilote militaire, chef des services techniques du MUAC depuis de longues années et maintenant responsable des services techniques du Network Manager à Bruxelles. Il a contribué à la révision de l'« *Airspace Vision* » en Belgique.

---

La dénomination "skeyes" est une fusion de "sky et eyes" et, sauf au début d'une phrase, s'écrit sans majuscule.



## Een eengemaakt Belgisch luchtruim met gezamenlijke dienstverlening

### Waarom was deze herstructurering nodig?

Het Belgisch luchtruim is gekenmerkt door zijn complexiteit. Het ligt op de kruising van verschillende grote verkeersstromen in het hart van Europa. Daarenboven liggen grote luchthavens zoals Frankfurt, Parijs, Heathrow en Schiphol in de nabijheid en vertrekkend of aankomend verkeer voor deze luchthavens gebruikt vaak het Belgisch luchtruim. De complexiteit wordt nog versterkt door fragmentatie in drie domeinen: ontwerp en beheer van het luchtruim, dienstverlening door meerdere partijen en verschillende ATM<sup>1</sup> (*Air Traffic Management*) systemen. Dit maakt het moeilijk om een optimale dienstverlening te verstrekken.

### Cette restructuration était-elle nécessaire ?

L'espace aérien belge est caractérisé par sa complexité. Il se situe au croisement de différents grands flux de trafic au cœur de l'Europe. De plus, de grands aéroports tels que Francfort, Paris, Heathrow et Schiphol se trouvent à proximité et le trafic partant de ou arrivant à ces aéroports utilise souvent l'espace aérien belge. La complexité se renforce encore par la fragmentation dans trois domaines : conception et gestion de l'espace aérien, prestation de services multipartites et différents systèmes ATM<sup>1</sup> (*Air Traffic Management*). Il est donc difficile de fournir un service optimal. L'espace aérien au-dessus de notre pays a maintenant atteint ses limites. L'espace aérien supérieur (au-dessus de 24.500 pieds)



Het luchtruim boven ons land heeft vandaag zijn limiet bereikt. Het hoger luchtruim (boven 24.500 voet) kan niet langer tegemoetkomen aan de groeiende vraag. Bovendien is het vertrek en aankomst in Belgische luchthavens moeilijk verder te optimaliseren. Het beheer van het luchtruim moet voldoende flexibel kunnen reageren op de vraag die sterk varieert in functie van de tijd (piekuren, piekperiodes). Deze flexibiliteit zal ook nodig zijn wanneer er nieuwe militaire behoeftes komen om de F-35 en drones in het Belgisch luchtruim te laten opereren. Het beheer en de synchronisatie van dit alles zijn een niet te onderschatten uitdaging en een herstructurering en defragmentatie zijn noodzakelijk

ne peut plus faire face à la demande grandissante. De plus, il est difficile d'encore optimaliser les départs et arrivées des aéroports belges. La gestion de l'espace aérien doit pouvoir réagir de façon suffisamment flexible à la demande qui varie dans le temps (heures, périodes de pointe). Cette flexibilité sera aussi nécessaire avec l'arrivée de nouveaux besoins militaires pour faire opérer les F-35 et les drones dans l'espace aérien belge. La gestion et la synchronisation de tout cela constituent un défi à ne pas sous-estimer et une restructuration ainsi qu'une défragmentation sont nécessaires.

### Welke zijn de factoren die een rol gespeeld hebben tijdens de besprekingen?

De drie partijen hebben samen met het Directoraat-Generaal Luchtvaart (DGLV) een visie voor de toekomst uitgewerkt. Vanuit deze visie kunnen dan activiteiten opgestart worden door de

### Quels sont les facteurs qui ont joué un rôle durant les discussions ?

Les trois parties, avec le Directeur Général de l'Aéronautique (DGA), ont développé une vision sur l'avenir. À partir de cette projection, les trois partenaires peuvent commencer les activités. Une opinion n'est utile que lorsque les problèmes sous-jacents ont

1. De wijziging van de terminologie van ATC (*Air Traffic Control*) naar ATM (*Air Traffic Management*) houdt in dat de 'controle' functie in de toekomst geleidelijk kan geautomatiseerd worden zodat de verantwoordelijkheden van de verkeersleiders kunnen uitgebreid worden tot het globaal beheer van het luchtverkeer in het aan hen toegewezen luchtruim.

1. Le changement de la terminologie d'ATC (*Air Traffic Control*) vers ATM (*Air Traffic Management*) implique que la fonction « contrôle » pourra être graduellement intégrée dans l'automatisation, ce qui permettra d'élargir les responsabilités des contrôleurs dans la gestion globale du trafic aérien dans l'espace aérien dont ils sont responsables.



## Un espace aérien belge unifié avec un service commun

drie partners. Een visie heeft pas nut wanneer de onderliggende problemen erkend worden. Het eerste probleem, waarover iedereen akkoord ging, was dat we, ondanks het toenemend luchtverkeer, de veiligheid nooit in het gedrang mogen brengen. Met deze prioriteit in het achterhoofd moeten we de vlucht - efficiëntie verbeteren; onder andere door het toekennen van voorkeur vluchtroutes (*Trajectory Based Operations - TBO*) voor civiel luchtverkeer met mini-male beperkingen. We moeten ook de kostefficiëntie van de dienstverlening verbeteren en meer rekening houden met de noden van Defensie in nationale en internationale context. Dit verkrijgen we door het verbeteren van de toegang tot militaire vliegvelden en training zones.

Het luchtruim wordt opgedeeld in volumes die dynamisch aangepast kunnen worden voor civiele en militaire behoeftes, en die tegemoet zullen komen aan vluchtprofielen van de F-35. En vergeten we ook niet dat we in de toekomst meer en meer onbemande vliegtuigen voor verschillende toepassingen integreren in ons beperkt luchtruim. Bijkomend moet de verdere ontwikkeling van het luchtverkeer op een duurzame manier geschieden met een vermindering van uitstoot van schadelijke gassen en geluid. Het invoeren van een TBO-concept voor alle gebruikers zal helpen om die objectieven te bereiken. Dit TBO-concept behoort ook tot een van de objectieven voorgesteld door ICAO (*International Civil Aviation Organisation*).

### Welke maatregelen moeten hiervoor genomen worden?

De ATM-systemen op de grond en de avionics aan boord van vliegtuigen moeten aangepast en gesynchroniseerd worden in het ruimer kader van een Europees plan om een 'Single European Sky (SES)' te verwezenlijken. De systemen werken naadloos ('seamless') samen. Om al de vereisten van SES te voldoen zijn een aantal modificaties nodig aan de grond systemen. Het is niet kost efficiënt indien de drie partners dit onafhankelijk uitvoeren. Daarom migreren militaire ATM-systemen naar een 'Shared ATS systems (SAS2)' dat ook gebruikt worden door MUAC en dat gecertificeerd is voor alle vereisten van de SES. Vanaf december 2019 werd SAS2 ontplooid in Steenokkerzeel en wordt dataprocessing voor Belgian Defence gedaan in MUAC. Het 'Air Traffic Control Centre' (ATCC) en de controletorens op militaire vliegvelden beschikken also over een van de meest vooruitstrevende ATM-systemen in Europa. Deze aanpassing laat een doorgedreven samenwerking met MUAC toe waarbij de fragmentatie afneemt. Verder wordt de samenwerking met omliggende dienstverleners in het kader van SES versoepeld.

### Welke is zijn de objectieven op Europees niveau

Tegen 2030 zal het Belgisch luchtruim beschouwd worden als een luchtruim dat dynamisch en naadloos is. Het luchtruim zal volledig geïntegreerd zijn in een eengemaakt Europees luchtruim en de eenmaking (*Single Sky*) berust op volgende drie krachtlijnen:

- De structuur van het luchtruim moet flexibel en dynamisch zijn, en de gebruikers toelaten om voorkeurroutes te vliegen met weinig of geen beperkingen.
- Het luchtruim zal beheerd worden door civiele en militaire controleurs waardoor het luchtruim op elk ogenblik vlot aangepast kan worden aan de specifieke noden van civiele of militaire gebruikers.

été reconnus. Le premier problème sur lequel chacun fut d'accord est que malgré la croissance du trafic aérien, jamais la sécurité ne pouvait être compromise. Avec cette priorité en mémoire, nous devons améliorer l'efficacité de vol, entre autres en reconnaissant des routes préférentielles (*Trajectory Based Operations - TBO*) pour le trafic aérien civil avec des limitations minimales. Nous devons également améliorer l'efficacité de la prestation de service et mieux tenir compte des besoins de la Défense dans le contexte national et international. On peut y arriver en améliorant les accès aux aéroports et aux zones d'entraînement militaire.

L'espace aérien est divisé en volumes qui peuvent être dynamiquement adaptés aux besoins civils et militaires et qui répondront aux profils de vol du F-35. Et n'oublions pas non plus qu'à l'avenir, nous serons amenés à intégrer dans notre espace aérien limité de plus en plus d'avions sans équipage destinés à diverses applications. De plus, un développement futur du trafic aérien doit se faire d'une manière durable avec une réduction des émissions de gaz et de bruits nocifs. L'introduction d'un concept TBO pour tous les utilisateurs contribuera à atteindre ces objectifs. Ce concept TBO fait aussi partie des objectifs proposés par l'ICAO (*International Civil Aviation Organisation*).

### Quelles mesures prendre à cet effet ?

Les systèmes ATM au sol et l'avionique à bord des avions doivent être adaptés et synchronisés dans le cadre plus large d'un plan européen pour réaliser un « *Single European Sky (SES)* ». Les systèmes coopèrent dans la transparence (*seamless*). Pour rencontrer tous les besoins du SES, un certain nombre de modifications sont à apporter aux systèmes au sol. Il n'est pas rentable que les trois partenaires procèdent indépendamment. C'est pourquoi les systèmes militaires ATM migrent vers un « *Shared ATS systems (SAS2)* » également utilisé par le MUAC et qui est certifié pour toutes les exigences du SES. À partir de décembre 2019, le SAS2 a été déployé à Steenokkerzeel et le dataprocessing pour la Défense belge effectué au MUAC. L'« *Air Traffic Control Center* » (ATCC) et les tours de contrôle sur les aéroports militaires disposent ainsi des systèmes ATM les plus sophistiqués d'Europe. Cette adaptation permet une coopération poussée avec le MUAC où la fragmentation diminue. En outre, la coopération avec les prestataires de services voisins dans le cadre du SES est facilitée.

### Quels sont les objectifs au niveau européen ?

D'ici 2030, l'espace aérien belge sera considéré comme un espace dynamique et transparent. Il sera complètement intégré dans un espace aérien européen unifié et cette unification (*Single Sky*) repose sur les trois lignes de forces suivantes :

- La structure de l'espace aérien doit être flexible et dynamique et permettre aux utilisateurs de voler des routes préférentielles avec peu ou pas de limitations.
- L'espace aérien sera géré par des contrôleurs civils et militaires permettant à tout moment d'adapter facilement l'espace aérien aux besoins spécifiques des uns et des autres.
- La fourniture de service entre le contrôle aérien civil et militaire se fera de façon intégrée avec un haut niveau de disponibilité et d'efficacité.

## Een eengemaakt Belgisch luchtruim met gezamenlijke dienstverlening

- De dienstverlening tussen civiele en militaire luchtverkeersleiding zal op een geïntegreerde manier gebeuren met een hoog niveau van beschikbaarheid en efficiëntie.

### Hoe gaat dit alles beheerd worden in ons land?

Het beheer van het luchtruim berust op het concept van 'Flexible Use of Airspace'. Het luchtruim wordt beter beheerd door een nauwe samenwerking tussen civiele en militaire verkeersleiding. Deze samenwerking wordt versterkt door het afsluiten van overeenkomsten en procedures om zo de veiligheid, de capaciteit en de flexibiliteit van operaties te verhogen. Wijzigingen die de efficiëntie verhogen worden gradueel ingevoerd. Een gezamenlijke 'Airspace Management Cell' (AMC) wordt ingevoerd die toekenning van het luchtruim regelt in overeenstemming met duidelijke regels en procedures die afgesproken zijn op strategisch niveau. Het beheer van het luchtruim zal ook rekening houden met het stijgend aantal onbemande tuigen.

Een van de krachtlijnen betreft de dienstverlening. Militaire en civiele dienstverlening worden geïntegreerd. De eerste stap in deze integratie is de colocatie van de militaire luchtverkeersleiding bij skeyes in Steenokkerzeel. ATM-systemen worden gemoderniseerd en dat is een noodzakelijke voorwaarde om de integratie van dienstverlening mogelijk te maken. Dezelfde informatie of data noodzakelijk voor luchtverkeersleiding zijn beschikbaar voor alle partijen.

### Wat gebeurt er in geval van staking; hebben jullie toegang tot de gegevens van militaire radars?

Stakingen? Delicaat onderwerp! Er zijn afspraken gemaakt waarbij skeyes een minimale dienstverlening moet geven wanneer er gestaakt wordt. Zeker de technische systemen moeten beschikbaar blijven, alsook de toegang tot de site.

Daarenboven gebeurt de dataprocessing voor Defensie in MUAC. MUAC beschikt over de gegevens van de militaire radars. Bij staking van skeyes blijven alle data beschikbaar voor de militaire verkeersleiders. MUAC zelf heeft een track record sinds haar ontstaan in 1972 waarbij nog nooit gestaakt werd.

### Hoe zit het met de samenwerking tussen burgers en militairen?

De verkeersleiders van Defensie werken samen met hun collega's van skeyes vanuit het 'Area Control Centre' (ACC) in Steenokkerzeel. Dit is het begin van een synergie tussen Defensie en skeyes. Deze synergie stond ingeschreven in het regeerakkoord. De samenwerking biedt waarborgen op het vlak van efficiëntie en veiligheid. Voor Defensie kunnen hun toestellen op elk ogenblik beschikken over een aangepast luchtruim voor operaties. Vergeten we niet dat operaties van Defensie meer gebeuren in drie dimensies dan het civiele luchtverkeer.

De winst in efficiëntie heeft ook voordelen voor het milieu. Kortere routes worden gevlogen en er wordt minder brandstof verbruikt om een opdracht uit te voeren, een voordeel dat geldt zowel voor de militaire als voor burger luchtvaart. De internationale concurrentie voor dienstverlening stijgt en België heeft er alle belang bij om de best mogelijke diensten te verlenen.

### Comment tout cela sera-t-il géré dans notre pays ?

La gestion de l'espace aérien repose sur le concept « Flexible Use of Airspace ». L'espace aérien est mieux géré par une coopération étroite entre la gestion civile et militaire du trafic. Cette coopération est renforcée par la conclusion de conventions et de procédures afin d'augmenter la sécurité, la capacité et la flexibilité des opérations. Une « Airspace Management Cell » (AMC) commune est mise en place afin de régir l'attribution de l'espace aérien conformément à des règles et procédures claires convenues au niveau stratégique. La gestion de l'espace aérien tiendra également compte du nombre croissant d'engins sans équipage.

Une des lignes de force concerne les prestations de service. Les services militaires et civils sont intégrés. La première étape de cette intégration est la colocalisation du contrôle aérien militaire chez skeyes à Steenokkerzeel. Les systèmes ATM seront modernisés et c'est une condition indispensable afin de permettre l'intégration des services. Toutes les parties disposent des mêmes informations ou des mêmes données nécessaires au contrôle de la circulation aérienne.

### Que se passe-t-il en cas de grève ; avez-vous accès aux données des radars militaires ?

Des grèves ? Sujet délicat ! Des accords ont été conclus par lesquels skeyes doit assurer un service minimum en cas de grève. Les systèmes techniques doivent certainement rester disponibles de même que l'accès au site.

De plus, l'analyse des données de la Défense se fait au sein du MUAC. Cet organisme dispose des données des radars militaires. En cas de grève de skeyes, toutes les données restent disponibles pour les contrôleurs militaires. Le MUAC lui-même possède un historique qui montre qu'aucune grève n'a eu lieu depuis sa création en 1972.

### Comment la collaboration entre civils et militaires se passe-t-elle ?

Les contrôleurs de la Défense travaillent ensemble avec leurs collègues de skeyes à partir de l'ACC (Area Control Center) à Steenokkerzeel. C'est le début de la synergie entre la Défense et skeyes. Cette synergie est stipulée dans l'accord gouvernemental. Cette collaboration offre des garanties sur le plan de l'efficacité et de la sécurité. Les avions de la Défense peuvent à tout moment disposer d'un espace aérien adapté aux opérations. N'oublions pas que les opérations de la Défense se déroulent plus en trois dimensions que celles du trafic aérien civil.

Le gain en efficacité a aussi des avantages pour l'environnement. Des routes plus courtes sont volées et moins de carburant est utilisé pour exécuter la mission, un avantage qui vaut aussi bien pour le trafic militaire que civil. La concurrence internationale pour la prestation de services s'accroît et la Belgique a tout avantage à fournir les meilleurs services.

Quelque 18 contrôleurs militaires de l'ATCC travaillent désormais à partir du centre de contrôle du trafic aérien baptisé **CANAC2**. Ces contrôleurs ont leur propre pétale<sup>2</sup> dans la salle opérationnelle de skeyes. Dans un futur proche, les superviseurs travaille-



## Un espace aérien belge unifié avec un service commun

Ongeveer 18 militaire luchtverkeersleiders van het ATCC werken nu vanuit het luchtverkeersleiding centrum dat **CANAC2** genoemd wordt. Deze verkeersleiders hebben hun eigen petal<sup>2</sup> dat zich bevindt in de operationele zaal van skeyes. In de nabije toekomst zullen de supervisors naast mekaar werken in de supervisor-petal. De verplaatsing van Semmerzake naar Steenokkerzeel werd grondig voorbereid en kon uitgevoerd worden zonder onderbreking van de dienstverlening.

Infrastructuurwerken werden uitgevoerd maar ook operationele ATM-systemen werden aangepast om de verkeersleiding op elkaar af te stemmen.

Defensie wist dat het systeem van Semmerzake op termijn vervangen moest worden en keek uit naar een mogelijke synergie met Eurocontrol/MUAC. Een haalbaarheidsstudie werd uitgevoerd en er werd een beslissing genomen om een nieuw ATM systeem te bouwen dat deel uitmaakt van het systeem gebruikt door Eurocontrol/MUAC. Dit systeem wordt beschouwd als het meest geavanceerd in Europa en bevat alle functionele en technische kenmerken die nodig zijn voor de 'Single European Sky'. Hierdoor beschikt Defensie nu over een ATM-systeem dat meer geavanceerd is dan wat de verkeersleiders van skeyes hebben om hun taken uit te voeren. Verkeersleiders van skeyes werken op een systeem dat 'Eurocat' genoemd wordt en dat aan vervanging toe is in de nabije toekomst.

### Het ATM-systeem van skeyes moet dus nog bijgestuurd worden.

skeyes heeft zich dan ook tot Eurocontrol/MUAC gericht met de vraag een ATM- systeem voor hen te bouwen gelijkaardig aan

ront ensemble dans le pétale du superviseur. Le déménagement de Semmerzake vers Steenokkerzeel a été bien préparé et s'est déroulé sans interruption de service.

Des travaux d'infrastructure ont été effectués mais les systèmes ATM opérationnels ont aussi été adaptés pour coordonner le contrôle du trafic.

La Défense savait qu'à terme le système de Semmerzake devrait être remplacé et envisagea une possible synergie avec Eurocontrol/MUAC. Une étude de faisabilité fut effectuée et la décision fut prise de construire un nouveau système ATM qui ferait partie du système employé par Eurocontrol/MUAC. Ce système est considéré comme le plus avancé d'Europe et contient toutes les caractéristiques fonctionnelles et techniques nécessaires au « Single European Sky ». La Défense dispose dès lors d'un système ATM plus avancé que celui dont les contrôleurs de skeyes disposent pour effectuer leurs tâches. Ceux-ci travaillent avec un système appelé « Eurocat » qui sera remplacé dans un proche futur.

### Le système ATM de skeyes doit donc encore être ajusté ?

skeyes s'est alors aussi tourné vers Eurocontrol/MUAC avec la demande de construire pour eux un système similaire à celui utilisé par la Défense pour remplacer leur système actuel à l'horizon 2024. Une étude de faisabilité est en cours pendant la période 2019-2020. Le développement d'un système ATM pouvant être utilisé à la fois par la Défense, skeyes et Eurocontrol/MUAC est une condition pour pouvoir à terme faire disparaître la fragmentation de l'espace aérien et des services et implémenter le plan de synergie pour 2030.

2. Een petal is een werkvloer voor de controleurs. Die heeft de vorm van het kroonblad van een bloem, vandaar de benaming.

2. Un pétale est un lieu de travail pour les contrôleurs. Ce lieu a la forme d'un pétale de fleur, ce qui explique la dénomination.





## Een eengemaakt Belgisch luchtruim met gezamenlijke dienstverlening

het systeem gebruikt door Defensie om hun bestaand systeem te vervangen tegen 2024. Een haalbaarheidsstudie wordt uitgevoerd in de periode 2019-2020. Het ontwikkelen van één ATM systeem dat gebruikt kan worden door Defensie, skeyes en Eurocontrol/MUAC is een voorwaarde om de fragmentatie van luchtruim en dienstverlening op termijn te verwijderen en de geplande synergie tegen 2030 te implementeren.

### Defensie wordt dus niet verdrongen door het toenemend commercieel luchtverkeer

Zeker niet, maar het was noodzakelijk dat Defensie zich kon vinden in de visie en concepten die gezamenlijk uitgewerkt werden en die tegemoetkomen aan de noden van Defensie. De synergetische samenwerking laat toe de behoeften van Defensie nu en in de toekomst te consolideren. Andere landen zoals Duitsland, Nederland en Denemarken hebben een dergelijk concept van integratie tussen militaire en civiele luchtverkeersleiding reeds ingevoerd. Ook België

### La Défense ne sera donc pas repoussée par la croissance du trafic aérien civil ?

Certainement pas, mais il était nécessaire que la Défense se retrouve dans la vision et les concepts élaborés ensemble et qui rencontrent ses besoins. La collaboration synergique permet de consolider les besoins actuels et futurs de la Défense. D'autres pays comme l'Allemagne, les Pays-Bas et le Danemark ont déjà adopté un concept semblable d'intégration entre les contrôleurs civils et militaires. La Belgique va maintenant bénéficier des avantages d'une telle approche. De ce fait, la Belgique se retrouve plus forte dans le contexte international et peut mieux remplir ses obligations. Les missions dans l'espace aérien belge restent cruciales pour la Défense. Lorsque celles-ci sont effectuées de manière efficace, la Belgique peut également continuer à les accomplir dans des conditions optimales en dehors de l'espace aérien national.



zal nu de voordelen kennen van een dergelijke benadering. Daardoor staat België sterker binnen een internationale context en kan het beter zijn verplichtingen nakomen. De opdrachten in het Belgisch luchtruim blijven cruciaal voor Defensie. Wanneer deze efficiënt uitgevoerd worden kan België ook buiten het nationale luchtruim haar opdrachten in optimale omstandigheden blijven uitvoeren.

De colocatie van de militaire luchtverkeersleiding in Steenokkerzeel is aldus een hoeksteen voor een lange termijn visie. Het is een win-win voor alle betrokken partijen. En in de luchtvaartsector is vooruitgang pas mogelijk wanneer er een win-win is voor alle betrokkenen. Defensie heeft getoond dat ze het voortouw kan

L'installation du contrôle militaire à Steenokkerzeel est ainsi une pierre angulaire pour une vision à long terme. C'est un win-win pour toutes les parties concernées. Et dans le secteur de l'aéronautique, le progrès n'est possible que s'il existe un win-win pour tous les intéressés. La Défense a montré qu'elle pouvait prendre les devants pour rendre possible un tel progrès. L'initiative de la Défense a été reconnue par la Commission Européenne qui était prête à financer plus ou moins 50 % des frais de développement de SAS2. La Défense, skeyes et Eurocontrol/MUAC sont aussi leaders en Europe dans le cadre d'une collaboration pour un espace aérien unifié. Sans SAS2, la colocalisation et plus tard l'intégration n'auraient pas été possibles.



## Un espace aérien belge unifié avec un service commun

nemen om zulke vooruitgang mogelijk te maken. Het initiatief van Defensie werd erkend door de Europese Commissie die bereid was om ongeveer 50% van de ontwikkelingskosten van SAS2 te betalen. Defensie, skeyes en Eurocontrol/MUAC zijn alzo leiders in Europa in het kader van samenwerking voor een eengemaakt Europees luchtruim. Zonder SAS2 was colocatie en latere integratie onmogelijk.

Bedankt voor deze update. We onthouden dat het mogelijk is om het groeiend luchtverkeer in veilige banen te houden op voorwaarde dat er wederzijds begrip is voor elkaars prioriteiten en dat er een groeiende samenwerking en op termijn integratie is tussen alle betrokken partners.

### NVDR

We gingen ook ten rade bij de Luchtmacht om te toetsen of de militaire visie overeenstemt met deze van de burger luchtverkeerscontrole. Men verzekert ons dat er een totale symbiose is

Merci pour cette mise au point. Nous retenons qu'il est possible de gérer le trafic aérien croissant de manière sûre à condition que de part et d'autre existe une compréhension des priorités de chacun et qu'il y ait une collaboration croissante et à terme une intégration entre tous les partenaires concernés.

### NDLR

Nous avons aussi consulté la Force Aérienne pour vérifier si la vision militaire était en accord avec celle du contrôle aérien civil. On nous a assuré qu'il y avait une totale symbiose dans l'exploitation des données radar. Dans le cadre de la « Civ-Mil Surveillance Roadmap », la Défense fournit les données primaires, skeyes les secondaires. Il est bien possible qu'un système radar civil se retrouve dans un quartier militaire, ou l'inverse. Les seules applications non accessibles au secteur civil sont les données spécifiques et les codes pour la défense aérienne.



bij de exploitatie van de radargegevens. In het kader van de 'Civ-Mil Surveillance Roadmap' levert Defensie de primaire data aan, skeyes de secundaire. Het is goed mogelijk dat een burger radarsysteem zich op een militair kwartier bevindt of omgekeerd. De enige toepassingen die niet toegankelijk zijn voor de burgersector zijn de specifieke gegevens en codes voor luchtverdediging.

Wel kunnen er conflicten ontstaan bij het bepalen van de prioriteiten, maar dat zijn problemen die vlotter oplosbaar zijn in een omgeving waar de militaire controleurs gecolloqueerd zijn met hun burgercollega's. Ze kijken dus uit naar een intensieve en constructieve samenwerking.

Bien sûr des conflits pourraient naître dans la détermination des priorités, mais ce sont des problèmes qui sont plus facilement résolus dans un environnement où les contrôleurs militaires sont à côté de leurs collègues civils. Ils aspirent donc à une collaboration intense et constructive.



# Congo 1960: de dramatische onafhankelijkheidsperiode

**O**p 30 juni 2020 zal het 60 jaar geleden zijn dat Belgisch Congo onafhankelijk werd. Het was een zeer moeilijke bevalling; een week later stond het ganse land in rep en roer en tienduizenden landgenoten verlieten ijlings de pasgeboren republiek. Met totale overgave heeft het personeel van zowel Sabena als de Krijgsmacht zich wekenlang ingezet om de Europese burgers in veiligheid te brengen. Het werd de meest intensieve Belgische reddingsoperatie sinds de tweede wereldoorlog.

We blikken terug op deze hectische periode in drie afleveringen. Hieronder bespreken we de periode vóór de onafhankelijkheid en de eerste dagen erna. In het tweede artikel behandelen we de evacuatie via de lucht en in de derde aflevering wijden we uit over een aantal specifieke gebeurtenissen en anekdoten.

Wilfried De Brouwer

Traduction :  
André Perrad  
& Mich De Weirdt



## Congo 1960 : la période dramatique de l'indépendance

**L**e 30 juin 2020, il y aura 60 ans, le Congo belge devenait indépendant. Ce fut un accouchement très difficile ; une semaine plus tard, le pays était sens dessus dessous et des dizaines de milliers de concitoyens quittaient précipitamment la nouvelle république. Avec un dévouement total, le personnel de la Sabena aussi bien que des forces armées s'est investi pendant des semaines pour mettre en sécurité les civils européens. Ce fut la plus intense opération de sauvetage belge depuis la Deuxième Guerre mondiale.

Nous évoquons cette période d'horreur en trois épisodes. Ci-dessous, nous parlons de la période avant l'indépendance et des premiers jours suivants. Le deuxième article traite de l'évacuation aérienne et le troisième d'un certain nombre d'événements et d'anecdotes spécifiques.



## Deel 1: Hoe het begon

### De dekolonisatie na de Tweede Wereldoorlog

Reeds kort na de Tweede Wereldoorlog manifesteert er zich wereldwijd een onstuitbare drang naar onafhankelijkheid in de toenmalige kolonies.

India wordt onafhankelijk in 1947 dank zij het passief verzet van Mahatma Gandhi. Indonesië volgt twee jaar later en in 1954 krijgen de Fransen hevige klappen in Vietnam (Dien Bien Phu). Dan is het de beurt aan Afrika, het continent dat tot

## Partie 1 : Comment cela a commencé

### La décolonisation après la Deuxième Guerre mondiale

Déjà peu après la Deuxième Guerre mondiale le monde entier manifeste un désir irrésistible d'indépendance dans les colonies de l'époque.

L'Inde devient indépendante en 1947 grâce à la résistance passive du Mahatma Gandhi. L'Indonésie suit deux ans plus tard et en 1954 les Français subissent un énorme revers au Vietnam (Dien Bien Phu). C'est ensuite au tour de l'Afrique, le continent qui jusqu'alors était presque entièrement colonisé. La Lybie et l'Égypte acquièrent l'indépendance



dan bijna volledig gekolonialiseerd was. Libië en Egypte worden onafhankelijk in het begin van de jaren vijftig, Tunesië volgt in 1955, Marokko in 1956, en de Fransen krijgen meer en meer moeilijkheden in Algerije. Maar ook de landen ten zuiden van de Sahel volgen de algemene tendens. De Britten hebben heel wat last met de Mau-Mau in Kenya (Yomo Kenyatta wordt opgesloten), maar ook Oeganda en Rhodesië komen aan de beurt. Ghana wordt onafhankelijk in 1958. Congo Brazzaville krijgt een statuut van autonome republiek met een regering van enkel zwarte ministers. Mede door deze evolutie wordt ook Belgisch Congo logischerwijze meegenomen in deze stroming.

au début des années cinquante. La Tunisie suit en 1955, le Maroc en 1956 et les Français sont de plus en plus confrontés à des difficultés en Algérie. Mais les pays au sud du Sahel suivent aussi la tendance générale. Les Britanniques ont énormément de problèmes avec les Mau-Mau (Jomo Kenyatta est emprisonné), mais l'Ouganda et la Rhodesie sont aussi à l'ordre du jour. Le Ghana devient indépendant en 1958. Le Congo Brazzaville obtient un statut de république autonome avec un gouvernement de ministres exclusivement noirs. C'est également grâce à cette évolution que le Congo belge est logiquement inclus dans ce courant.

### Politieke toestand in Congo voor de onafhankelijkheid

Na de rumoerige periode onder Leopold II, doet België, vooral na de Tweede Wereldoorlog, een ware inspanning om het levensniveau in de kolonie te verbeteren. Naast de oprichting van honderden ziekenhuizen en scholen en de opening van twee universiteiten, worden wegen, spoorwegen, vliegvelden en waterkrachtcentrales aangelegd.

Er ontstaat een klasse van 'évolués'; Congolezen die geletterd zijn en in bepaalde administratieve functies worden opgenomen. Maar het gaat allemaal niet snel genoeg. De 'évolués' raken meer en meer gefrustreerd, niet enkel omdat de belangrijke functies uitgeoefend werden door blanken, maar ook wegens het flagrant onevenwicht tussen de salarissen en lonen.

In Brussel voelt men wel aan dat er 'iets' aan het bewegen was en in 1955 legde Jef Van Bilsen zijn 'Dertigjarig plan voor de politieke emancipatie van Belgisch Afrika' voor. Hij mikt dus naar een Congolese onafhankelijkheid in... 1985.

In 1955 maakt Koning Boudewijn een reis naar Congo om er de drang voor een snelle onafhankelijkheid wat te temperen. Hij wordt er zeer hartelijk ontvangen en met gerust gemoed keert hij terug naar België; alles lijkt onder controle. Die controle wordt hem ook verzekerd door de leiders van de 'Weermacht', de Congolese krijgsmacht (Force Publique), die reeds haar betrouwbaarheid tijdens de wereldoorlogen en de onlusten in Congo en Ruanda/Urundi had bewezen. Echter, het commando van de Weermacht was in de handen van blanke officieren; de loopbaan van Congolese militairen was tot begin 1960 beperkt tot de graad van eerste sergeant-majoor.

Vanaf 1956 worden politieke partijen toegelaten en in 1957 worden de eerste lokale verkiezingen georganiseerd. Er tekenen zich reeds duidelijke strekkingen af.

De **Abako** (Association des Bakongo) onder leiding van de toekomstige president Kasavubu, wordt de sterkste partij in Beneden-Congo. Deze partij krijgt meer en meer aanhang omdat ze vrij radicale standpunten inneemt, zoals het verzet tegen het plan Van Bilsen en het opeisen van de onmiddellijke onafhankelijkheid.

De **MNC** (Mouvement National Congolais) wordt opgericht in 1956 met aan het hoofd Patrice Lumumba, de toekomstige eerste minister en minister van defensie. Deze links georiënteerde 'beweging' is een samensmelting van diverse partijen uit verschillende provincies en wordt hierdoor de meest populaire in Congo. Het voornaamste streefdoel is de snelle onafhankelijkheid en het land als één entiteit te behouden.

### Situation politique au Congo avant l'indépendance

Après la période agitée sous Léopold II, la Belgique a fait un réel effort, surtout après la Deuxième Guerre mondiale, pour améliorer le niveau de vie de la colonie. Routes, chemins de fer, aéroports et centrales hydroélectriques sont construits parallèlement à la création de centaines d'hôpitaux et d'écoles ainsi qu'à l'ouverture de deux universités.

Il se forme une classe d'évolués ; des Congolais alphabétisés et intégrés dans certaines fonctions administratives. Mais cela ne va pas vite assez. Les évolués sont de plus en plus frustrés, pas seulement parce que les fonctions importantes sont exercées par les blancs, mais aussi à cause du déséquilibre flagrant entre les salaires et rétributions.

À Bruxelles, on sent bien que quelque chose est en train de bouger et en 1955 Jef Van Bilsen présente son « Programme de 30 ans pour l'émancipation de l'Afrique belge ». Il envisage donc une indépendance congolaise en... 1985.

En 1955, le Roi Baudouin effectue un voyage au Congo pour refroidir un peu le désir d'indépendance rapide. Il y est accueilli chaleureusement et l'esprit apaisé il rentre en Belgique ; tout semble sous contrôle. Ce contrôle lui est également assuré par les chefs des forces de défense congolaise, la Force Publique, qui avait déjà prouvé sa fiabilité au cours des guerres mondiales et des troubles au Congo et au Ruanda-Urundi. En réalité le commandement est entre les mains d'officiers blancs ; jusque début 1960 la carrière des militaires congolais est limitée au grade de premier sergent-majoor.

À partir de 1956, les partis politiques sont autorisés et en 1957 les premières élections locales sont organisées. Des signes évidents de dérive apparaissent déjà.

L'**Abako** (Association des BaKongo) sous la direction du futur président Kasavubu est le parti le plus fort dans le Bas-Congo. Ce parti fait de plus en plus d'adeptes parce qu'il adopte des points de vue assez radicaux, comme l'opposition au plan Van Bilsen et la revendication de l'indépendance immédiate.

Le **MNC** (Mouvement National Congolais) est créé en 1956 avec à sa tête Patrice Lumumba, le futur premier ministre et ministre de la défense. Ce mouvement de gauche est une fusion de différents partis de différentes provinces et devient ainsi le plus populaire au Congo. L'objectif principal est l'indépendance rapide et le maintien du pays en tant qu'entité unique.



Joseph  
Kasavubu  
**Abako**



Patrice  
Lumumba  
**MNC**



Moïse  
Tshombé  
**Conakat**



## Congo 1960

**Conakat** (Confédération des Associations tribales du Katanga) onder leiding van Moïse Tshombé. Het voornaamste streefdoel van deze partij is de onafhankelijkheid van Katanga. Er is echter een belangrijke tweespalt tussen de Katangezen van Zuid- en deze van Noord-Katanga. In Noord-Katanga wordt de **Balubakat** opgericht (Association des Balubas du Katanga) die zich aansluit bij de MNC van Lumumba. Een verder probleem is dat deze Baluba's de gezworen vijanden zijn van de Lulua's, de meerderheid van de bevolking in de Kasai provincie. Dit zal later tot ernstige interne conflicten leiden.

### Evolutie in 1959

In januari 1959 noteert men belangrijke incidenten in Leopoldstad (Leo). De Belgische regering beslist twee bataljons Para's en een zestal onbewapende Harvards T-6 vanuit Kamina naar de hoofdstad te sturen om de heethoofden te kalmeren. De Weermacht komt rechtstreeks tussenbeide, maar dit verloopt niet zonder bloedvergieten. Officieel zijn er een 40-tal slachtoffers terwijl er 200 Congolezen en 50 Europeanen gewond worden.

De MNC en Abako werken dan een strategie uit van burgerlijke ongehoorzaamheid en boycotten officiële plechtigheden, het gerecht, de administratie, belastingen, enz. Dit zijn acties waartegen de Weermacht machteloos is. Nochtans breken in oktober 1959 opnieuw onlusten uit in Matadi en Leopoldstad. Opnieuw moet de Weermacht hardhandig optreden en er vallen meerdere slachtoffers.

In juli 1959 stuurt België vier CF-100 Canuck toestellen naar Congo om een aantal intimidatievluchten uit te voeren boven de voornaamste steden.

Einde 1959 maakt Koning Boudewijn, samen met de minister van Koloniën, nog een onverwachte reis naar Congo. Zij komen terug met de aanbeveling om Congo zo vlug mogelijk onafhankelijk te maken. Na gezamenlijk overleg wordt beslist om begin 1960 een ronde-tafel conferentie te beleggen met de toenmalige Congolese topfiguren.

### Ronde-tafel in Brussel (20 januari tot 20 februari 1960)

Tijdens die conferentie wordt de formule vastgelegd voor het onafhankelijkheidsproces. Onder druk van de Congolese aanwezigen wordt overeengekomen dat Congo reeds onafhankelijk zou worden op 30 juni 1960, voorafgegaan door verkiezingen in mei. Afhankelijk van de uitslag zou Koning Boudewijn de ministers benoemen. De beslissing voor de aanwijzing van de president en eerste minister zou genomen worden door de Congolese verkozenen.

Op dat ogenblik zijn ongeveer 90.000 Belgen aanwezig in Congo. Veel onder hen zijn bezorgd over deze (te) snelle evolutie en heel wat ambtenaren sturen hun familie terug naar België. De Sabenavliegtuigen zijn leeg bij hun vertrek uit Brussel en komen vol terug.

Voor en tijdens de verkiezingen van de provinciale en nationale raden, die van 11 tot 25 mei 1960 worden gehouden, stijgt de spanning; uit verscheidene streken komen berichten over bloedige incidenten, stakingen en bedreigingen. Oude tribale twisten laaien weer op en de Congolese politieke leiders overtreffen mekaar met electorale beloften.

In hun verkiezingstoespraken richten ze ook dikwijls verwijten aan de koloniale administratie, die tot de onafhankelijkheid belast is met het handhaven van de orde en de voorbereiding van de nieuwe structuren.

La **Conakat** (Confédération des associations tribales du Katanga) sous la direction de Moïse Tshombé. L'objectif principal de ce parti est l'indépendance du Katanga. Il y a cependant un important double jeu entre les Katangais du sud et ceux du Nord-Katanga. Au Nord-Katanga est créée la **Balubakat** (Association des Balubas du Katanga) qui adhère à la MNC de Lumumba. Un autre problème est que ces Balubas sont les ennemis jurés des Lulus, population majoritaire dans la province du Kasai. Cela entraînera ultérieurement de graves conflits internes.

### Évolution en 1959

En janvier 1959, on observe de graves incidents à Léopoldville (Léo). Le gouvernement belge décide d'envoyer deux bataillons Paras et six Harvards T-6 non armés de Kamina dans la capitale, pour calmer les têtes chaudes. La Force Publique intervient directement mais cela ne se fait pas sans effusion de sang. Officiellement il y a une quarantaine de victimes alors que 200 Congolais et 50 Européens sont blessés.

Le MNC et l'Abako développent une stratégie de désobéissance civile et boycottent les cérémonies officielles, la justice, l'administration, les impôts, etc. Ce sont des actions contre lesquelles les Autorités sont impuissantes. En octobre 1959, des troubles se produisent à nouveau à Matadi et à Léopoldville. Une fois de plus, la Force Publique doit intervenir vigoureusement et de nombreuses victimes tombent.

En juillet 1959, la Belgique envoie quatre CF-100 Canuck au Congo pour effectuer des vols d'intimidation au-dessus des principales villes.

Fin 1959, le Roi Baudouin accompagné du ministre des colonies effectue encore un voyage improvisé au Congo. Ils reviennent avec la recommandation de rendre le Congo indépendant aussi vite que possible. Après concertation, il est décidé d'organiser début 1960 une conférence en table-ronde avec les personnalités congolaises en vue de l'époque.

### Table-ronde à Bruxelles (20 janvier au 20 février 1960)

Durant cette conférence la formule du processus d'indépendance est établie. Sous la pression des Congolais présents, il est convenu que le Congo serait indépendant dès le 30 juin 1960, après des élections en mai. En fonction des résultats, le Roi Baudouin nommerait les ministres. La décision de désignation du président et du premier ministre serait prise par les élus congolais.

À ce moment, il y a environ 90.000 belges présents au Congo. Nombre d'entre eux sont inquiets de cette (trop) rapide évolution et de nombreux fonctionnaires renvoient leur famille en Belgique. Les vols Sabena partent vides de Belgique et reviennent complets.

Avant et pendant les élections des conseils provinciaux et nationaux, qui se tiennent du 11 au 25 mai 1960, la tension s'accroît ; plusieurs régions rapportent des incidents sanglants, des grèves et des menaces. De vieilles querelles tribales se rallument et les leaders politiques congolais se surpassent en promesses électorales.

Dans leurs discours électoraux, ils adressent aussi souvent des reproches à l'administration coloniale qui, jusqu'à l'indépendance, est chargée du maintien de l'ordre et de la préparation des nouvelles structures. Ce n'est pas de nature à améliorer les relations entre Congolais et Belges.

## Congo 1960

Dit is niet van aard om de relaties tussen de Congolezen en de Belgen te verbeteren.

Op 13 mei 1960 betuigt de regering haar instemming met het voorstel van minister van landsverdediging, Arthur Gilson, die kort voordien de Belgische troepen en de Weermacht was gaan inspecteren, om de Belgische militaire aanwezigheid in Congo op te voeren. Vooral Lumumba protesteert tegen deze evolutie. Tegen einde mei worden drie bataljons grondtroepen naar Congo overgebracht en tegen midden juni nog eens drie bataljons paracommando's. Ze zijn gestationeerd op de basissen van Kamina (BAKA) en Kitona (BAKI), aan de monding van de Congostroom. In Leopoldstad verblijft een detachement van ongeveer 150 Para's om de veiligheid van de Belgische ambassade te verzekeren. Ook worden, naast de zeven Dakota's die reeds aanwezig zijn, nog zes C-119 ontplooid naar BAKA. Bovendien worden drie flights van elk vier gewapende Harvards ontplooid, respectievelijk in Kigali (ook om de confrontaties tussen Hutu's en Tutsi's in te nemen), Kindu en Kitona. Ondergetekende maakt deel uit van de flight in Kitona.

Ook de Zeemacht wordt gemobiliseerd. Het troepentransportschip 'Kamina' ontplooit, samen met vier escortevaartuigen in Banana, aan de monding van de Congostroom.

### Verkiezingen (13 – 15 mei 1960)

De uitslag van de verkiezingen is veelbetekend; de MNC van Lumumba is de grote winnaar. Met 36 van de in totaal 137 zetels wordt Lumumba's partij de grootste fractie in de Kamer van Volksvertegenwoordigers. Andere belangrijke partijen, zoals Abako, de partij van Kasavubu, blijven beneden de verwachtingen.

Afgezien van de grote versnippering van het politiek krachtenveld - meer dan tien partijen hebben een vertegenwoordiging in de wetgevende kamers - zijn de verkiezingen een succes voor de radicale en linkse partijen. Dit voorspelt weinig goeds voor de regeringsvorming, ook omdat moeilijk kan worden voorbijgegaan aan Lumumba. Hij is een dynamisch en getalenteerd man, maar heeft zich in het verleden reeds vrij onberekenbaar getoond.

Lumumba wordt informateur; hij begint met een verklaring dat hij zich niet gebonden acht door de resoluties van de ronde-tafelconferentie

Le 13 mai 1960 le gouvernement marque son accord à la proposition du ministre de la défense Arthur Gilson, qui peu avant avait inspecté les troupes belges et la Force Publique, afin d'augmenter la présence militaire belge. Lumumba, en particulier, proteste contre cette évolution. Fin mai, trois bataillons des troupes terrestres sont transférés au Congo et mi-juin encore trois bataillons des paracommandos. Ils sont stationnés sur les bases de Kamina (BAKA) et de Kitona (BAKI) à l'embouchure du fleuve Congo. Un détachement d'environ 150 Paras reste à Léopoldville pour assurer la sécurité de l'ambassade belge. En plus des sept Dakota déjà présents, sept C-119 sont encore déployés à BAKA. De plus, trois « flights » composés chacun de quatre Harvard armés sont déployés respectivement à Kigali (également pour intervenir dans les confrontations entre Hutus et Tutsis), Kindu et Kitona. L'auteur fait partie du flight de Kitona.

La Marine aussi est mobilisée. Le transporteur de troupes Kamina se déploie avec quatre navires d'escorte à Banana, à l'embouchure du fleuve Congo.

### Les élections (13 - 15 mai 1960)

Le résultat des élections est significatif ; le MNC de Lumumba en est le grand vainqueur. Avec 36 des 137 sièges au total, le parti de Lumumba devient le plus grand groupe de la Chambre des représentants. D'autres partis importants, comme l'Abako, parti de Kasavubu, restent en deçà des attentes.

Au-delà de la grande fragmentation politique - plus de dix partis ont une représentation dans les assemblées législatives - les élections sont un succès pour les partis radicaux et de gauche. Cela ne présage rien de bon pour la formation du gouvernement, d'autant plus qu'il est difficile d'ignorer Lumumba. C'est un homme dynamique et talentueux, mais il s'est déjà montré assez imprévisible dans le passé.

Lumumba devient informateur ; il commence par une information selon laquelle il ne se considère pas lié par les résolutions de la table-ronde, car à son avis, la délégation congolaise n'y aurait pas été représentative. Bien qu'il se donne une bonne chance de jeter les bases d'un gouvernement d'union nationale en un bref laps de temps, le 17 juin il doit rendre sa mission inachevée. Ensuite Kasavubu est



**29 Jun 1960 PM.**

Aankomst van de Koning in Ndjili

Arrivé du Roi à Ndjili



## Congo 1960

aangezien de Congolese delegatie volgens hem daar niet representatief was geweest. Hoewel hij zichzelf een goede kans geeft om in een korte tijdsspanne de basis te leggen voor een regering van nationale unie, moet hij op 17 juni zijn opdracht onverrichterzake teruggeven. Daarna wordt Kasavubu tot formateur aangewezen. Maar op 21 juni geeft Kasavubu zijn formatieopdracht terug nadat zijn kandidaat voor het voorzitterschap van de Kamer van Volksvertegenwoordigers het had moeten afleggen tegen die van Lumumba. Daarop wordt Lumumba tot formateur benoemd.

Na heel wat gebakkelei stelt Lumumba in de nacht van 23 op 24 juni 1960 zijn regering voor in Kamer en Senaat. Ze telt niet minder dan 23 ministers, negen staatssecretarissen en vier ministers van Staat. De posten worden verdeeld over 12 partijen. Hijzelf heeft niet enkel de leiding van de regering, maar ook de portefeuille van landsverdediging. De gemeenschappelijke vergadering verkiest Kasavubu als staatshoofd met 159 van de 213 stemmen. Tshombé moet zich tevreden stellen met het gouverneurschap van Katanga.

In de ochtend van 29 juni wordt in Leopoldstad een samenwerkingsverdrag tussen Congo en België ondertekend. Een van de belangrijke punten is de bepaling dat elke militaire tussenkomst van Belgische strijdkrachten gestationeerd in Congo enkel mogelijk is na uitdrukkelijk verzoek van de Congolese minister van landsverdediging. Aansluitend daarbij wordt ook overeengekomen dat de Belgische militaire bases door Congo zouden worden overgenomen. Die overname zou echter niet onmiddellijk, maar enkel na voorafgaande onderhandelingen worden doorgevoerd.

In de middag van 29 juni 1960 arriveert koning Boudewijn op het vliegveld van Ndjili. Wanneer hij, gekleed in zijn wit generaalsuniform, uit het vliegtuig stapt, ziet hij er bleek en gespannen uit. Samen met Joseph Kasavubu rijdt hij in een open wagen naar de stad. Onderweg gaat een toeschouwer met zijn sabel lopen.

In de vooravond van de formele plechtigheid is er een grote receptie in de ambtswoning van gouverneur-generaal Cornelis, waarop de Koning, Kasavubu, de leden van de Congolese regering, de Belgische ministers en andere genodigden aanwezig zijn. Er wordt afgesproken dat er tijdens de plechtigheid twee toespraken zouden worden uitgesproken, één door koning Boudewijn en één door Kasavubu, en dat niemand anders het woord zou nemen.

désigné comme formateur. Mais le 21 juin il remet sa mission de formation après que son candidat à la présidence de la Chambre des Représentants eût été évincé par celui de Lumumba. Il s'ensuit que Lumumba est nommé formateur.

Après beaucoup de frictions, dans la nuit du 23 au 24 juin 1960, Lumumba présente son gouvernement à la Chambre et au Sénat. Il ne compte pas moins de 23 ministres, neuf secrétaires d'état et quatre ministres d'état. Les postes sont partagés entre douze partis. Lui-même obtient non seulement la direction du gouvernement mais aussi le portefeuille de la Défense nationale. L'assemblée générale choisit Kasavubu comme chef de l'état avec 159 des 213 voix. Tshombé doit se satisfaire du titre de gouverneur du Katanga.

Au matin du 29 juin, un accord de collaboration entre le Congo et la Belgique est signé. Un des points les plus importants déterminés est que toute intervention des forces militaires belges stationnées au Congo ne peut avoir lieu qu'après demande expresse du ministre de la Défense congolais. Il est conclu aussi que toutes les bases militaires belges seront reprises par le Congo. Cette reprise sera effective non pas immédiatement mais seulement après négociations préalables.

Le Roi Baudouin arrive dans l'après-midi du 29 juin à l'aéroport de Ndjili. Lorsqu'il débarque de l'avion, dans son uniforme blanc de général, il apparaît pâle et nerveux. Le trajet vers la ville se fait dans une voiture ouverte avec Joseph Kasavubu. En route, un spectateur s'empare du sabre du Roi.

Dans la soirée, la veille de la cérémonie officielle, une grande réception est tenue dans la maison de fonction du gouverneur-général Cornelis, à laquelle sont conviés le Roi, Kasavubu, les membres du gouvernement congolais, les ministres belges et d'autres invités. Il est convenu que deux discours seront prononcés pendant la cérémonie, l'un par le Roi Baudouin, l'autre par Kasavubu et que personne d'autre ne prendrait la parole.

### L'allocution agressive de Lumumba pendant la cérémonie du 30 juin

La cérémonie d'indépendance se déroule dans le flambant neuf Palais de la Nation à Léopoldville. Après les discours prévus du Roi Baudouin et du

Op weg naar de stad.  
Een omstaander (Ambroise Boimbo)  
gaat lopen met de sabel  
van de Koning.  
(© Robert Lebeck)

En route vers la ville.  
Un spectateur (Ambroise Boimbo)  
s'empare du sabre du Roi.



### Lumumba's agressieve rede tijdens de plechtigheid op 30 juni

De onafhankelijkheidsplechtigheid vindt plaats in het gloednieuwe Paleis der Natie in Leopoldstad. Na de voorziene toespraken van Koning Boudewijn en President Kasavubu neemt Lumumba onverwacht het woord. Hij houdt een waar requisitoir tegen het Belgisch koloniaal regime. Hij wijst erop hoe de zwarten tijdens het 80-jarige koloniale bewind verdrukt, bespot, beledigd en vernederd waren geweest. Hij voert aan dat Congo al die tijd leeggeplunderd werd, de wetten in het voordeel van de blanken waren geïnterpreteerd, de zwarten geen rechtvaardig aandeel in de welvaart hadden gekregen en dat zij voor de onafhankelijkheid van Congo hadden gestreden, brutaal waren behandeld. Lumumba spreekt geen enkel woord van waardering uit voor het Belgische koloniale bestuur, alleen bittere afkeuring. Zijn, voor België beledigende uitspraken, worden door de Congolese politici in de zaal verscheidene keren op luid en enthousiast applaus onthaald.

De Belgische vertegenwoordigers kijken elkaar verbijsterd aan. In een eerste reactie willen ze Leopoldstad onmiddellijk verlaten, maar na de interventie van een paar diplomaten en een gesprek met Lumumba wordt overeengekomen dat hij tijdens de lunch in de tuinen van het

Président Kasavubu, Lumumba prend la parole de manière inattendue. Il tient un véritable réquisitoire contre le régime colonial belge. Il dénonce comment les Noirs, pendant la période coloniale de 80 ans ont été opprimés, torturés, insultés et humiliés. Il avance que pendant tout ce temps le Congo a été pillé, que les lois étaient interprétées en faveur des Blancs, que les Noirs n'avaient bénéficié d'aucune participation légitime à la prospérité et que ceux qui s'étaient battus pour l'indépendance du Congo avaient été maltraités. Lumumba ne prononce pas un seul mot d'appréciation pour l'administration coloniale belge, seulement une condamnation amère. Ses propos, insultants pour la Belgique, sont applaudis à plusieurs reprises de manière bruyante et enthousiaste par les politiciens congolais présents dans la salle.

Les représentants belges se regardent stupéfaits. Dans un premier temps, ils veulent quitter Léopoldville immédiatement, mais après l'intervention de quelques diplomates et un entretien avec Lumumba, il est convenu que pendant le lunch dans les jardins du palais, ce dernier fera une mise au point sur sa « sortie ». Il le fait, il prononce une courte allocution qui lui avait été préparée. Mais le mal est fait, c'est son discours au Palais de la Nation qui prévaut auprès du peuple congolais et retient l'attention des médias du monde entier. Le Roi quitte le Congo le soir même.



Na de rede van Koning Boudewijn luisteren de Belgische gasten verbijsterd naar de beledigende woorden van Lumumba.



Après l'allocution du Roi Baudouin, les invités belges écoutent avec consternation les mots insultants de Lumumba.

paleis zijn 'uitschuiver' zou rechtzetten. Dat doet hij ook, hij spreekt een korte rede uit die voor hem was klaargemaakt.

Maar het kwaad is geschied, het is zijn rede in het Paleis der Natie die tot de Congolese bevolking doordringt en het wereldnieuws haalt. De Koning verlaat Congo nog dezelfde avond.

### Muiterij

Tijdens de eerste dagen van juli blijft het rustig. Wel zijn er enkele tribale spanningen en sociale conflicten, maar daarover maakt niemand zich echt zorgen. Lumumba had gevraagd om aan Koning Boudewijn de boodschap over te brengen dat wat 'in een recent verleden gezegd was', moest worden vergeten. Deze positieve berichten versterken de indruk bij de Belgische regering dat de overgang naar het nieuwe regime in Congo in behoorlijke omstandigheden zou verlopen. Het is kalmte voor de storm.

De verkiezingsbeloften van hun nieuwe leiders indachtig, veronderstellen de Congolezen dat alles zou veranderen vanaf 30 juni. Ze verwachten hogere lonen en promoties - zowel in het leger als in de

### Mutinerie

Durant les premiers jours de juillet, tout est calme. Bien sûr il y a des tensions tribales et des conflits sociaux, mais personne ne s'en soucie. Lumumba avait demandé de faire passer le message au Roi que ce qui avait été dit dans le passé récent devait être oublié. Ces messages positifs renforcent l'impression auprès du gouvernement belge que la transition vers le nouveau régime se passerait de manière convenable. C'est le calme avant la tempête.

Se rappelant les promesses électorales de leurs nouveaux leaders, les Congolais supposent que tout va changer dès le 30 juin. Ils s'attendent à des hausses de salaire et des promotions aussi bien dans l'armée que dans l'administration. Une des premières décisions du parlement est que les parlementaires récemment nommés recevront un salaire annuel de près du double de celui de leurs collègues belges. La course à l'enrichissement est lancée. Dans l'administration on note bien un nombre de changements importants, mais dans les forces armées, la politique de transition prendra encore des années. Le premier



## Congo 1960

administratie. Een van de eerste beslissingen van het parlement is dat de pasbenoemde parlementariërs een jaarwedde van meer dan het dubbel van hun Belgische collega's zullen incasseren. De wedren naar de vetpotten is begonnen. In de administratie noteert men wel degelijk aan aantal belangrijke verschuivingen, maar in de Weermacht zou de doorstromingspolitiek nog jaren in beslag nemen. De eerste lichte officieren was in opleiding aan de Militaire School in Brussel.

Op **4 juli** loopt het reeds verkeerd; tijdens de middagparade in de Leopold kazerne in de hoofdstad weigeren enkele militairen te gehoorzamen. Generaal Janssens komt erbij en doet wat hij altijd deed; hij degradeert de opstandige militairen en laat ze opsluiten. Dit heeft een averechts effect. Daags nadien komen een 500-tal militairen samen in de kantine om uiting te geven aan hun ongenoegen. Opnieuw moet generaal Janssens zich met de zaak; met de allure van generaal Mc Arthur roept hij de onderofficieren samen om hen op een arrogante manier diets te maken dat de onafhankelijk voor hen geen enkele verandering betekent. Hij schrijft op een bord '*avant l'indépendance = après l'indépendance*'. Dit is een slag in het gelaat van de aanwezige Congolezen die zeer goed weten dat hun vertegenwoordigers in het parlement een buitensporige vergoeding ontvangen terwijl zij zelf op de keien blijven staan. Een totale rebellie kan niet meer vermeden worden.

Nog dezelfde dag, op **5 juli**, slaat de muiterij over naar **Thysville**. Daar gaat het er gewelddadiger aan toe. Blanke officieren worden geslagen en gedwongen om met hun familie dekking te zoeken in de mess, die op een heuvel buiten de kazerne ligt. Het munitiedepot wordt bezet. Ook de blanke burgerbevolking wordt lastig gevallen: in de omgeving van Inkisi, halfweg tussen Thysville en Leo, worden tientallen blanke vrouwen verkracht.

Maar dit was niet de enige plaats waar zich verkrachtingen voordeden. De drang naar seks met blanke vrouwen had zich reeds ten volle geuit voor de onafhankelijkheid. Congolese mannen hadden tot 30 juni geen 'toegang' tot blanke vrouwen. De perceptie was dat dit zou veranderen na de onafhankelijkheid. Malafide groepen verkochten zelfs '*bons pour*' (vouchers) die recht gaven op één of meer sessies met bepaalde, vooraf geïdentificeerde, blanke vrouwen. De ontgoocheling van de gedupeerden was groot toen dit niet doorging zoals voorzien en die ontgoocheling uitte zich in seksueel geweld. Het was een manier om zich het onaantastbaar 'eigendomsrecht' van de kolonialen toe te eigenen en hen tegelijkertijd te tonen dat zij nu de touwtjes in handen hadden. In veel gevallen was de echtgenoot verplicht toe te zien hoe zijn vrouw tot tienmaal toe werd verkracht. (*Ondergetekende heeft persoonlijk met een aantal van hen gesproken tijdens de evacuatiefase in Leo*).

Lumumba tracht de opstandige militairen te sussen door alle militairen te verhogen met één graad. Dit heeft niet het minste effect. Een dag later, op 6 juli beslist hij vroeg in de morgen om generaal Janssens de laan uit te sturen en benoemt hij zijn neef en adjudant reservist (Victor Lundula) tot luitenant-generaal. Een andere ex-onderofficier en persoonlijke raadsman, Joseph Mobutu, krijgt de graad van kolonel en wordt stafchef van de Congolese krijgsmacht; een beslissing die Lumumba later diep zal betreuren. De benaming "Weermacht" wordt gewijzigd tot ANC (*Armée Nationale Congolaise*) en hij laat de militairen toe hun eigen officieren voor te dragen. Chaos alom, het pasgeboren Congo heeft geen functioneel leger meer.

In eerste instantie weigert generaal Janssens het land te verlaten maar uiteindelijk wordt hij door de ambassadeur verplicht zijn valiezen te pakken.

contingent d'officiers était à l'instruction à l'École Militaire à Bruxelles

Le **4 juillet**, tout bascule déjà ; pendant la parade de l'après-midi dans la caserne Léopold, quelques militaires refusent d'obéir. Le Général Janssens arrive et fait ce qu'il a toujours fait : il dégrade les militaires récalcitrants et les fait emprisonner. Ceci produit un effet inverse. Le lendemain plus ou moins 500 militaires se rassemblent dans la cantine pour exprimer leur mécontentement. À nouveau, le général s'empare de l'affaire ; avec l'allure du Général Mac Arthur, il rassemble les sous-officiers pour leur faire savoir, de manière arrogante, que l'indépendance ne signifie aucun changement pour eux. Il écrit au tableau : avant l'indépendance = après l'indépendance. C'est une gifle pour les Congolais présents qui savent très bien que leurs représentants au parlement reçoivent des indemnités exorbitantes tandis qu'eux-mêmes restent sur le pavé. Une rébellion totale ne peut plus être évitée.

Le même jour, le **5 juillet**, la révolte se propage à **Thysville**. Là, cela se passe plus brutalement. Des officiers blancs sont battus et sont forcés de trouver refuge dans le mess qui se trouve sur une colline en dehors de la caserne. Le dépôt de munition est occupé. La population civile blanche est inquiétée : dans les environs de Inkisi, à mi-chemin entre Thysville et Léo, des dizaines de femmes blanches sont violées.

Mais ce n'est pas le seul endroit où des viols sont perpétrés. Le désir de sexe avec des femmes blanches était déjà clairement présent avant l'indépendance. Les Congolais n'avaient, avant le 30 juin, aucun « accès » aux femmes blanches. La perception était qu'après l'indépendance, cela changerait. Des groupes véreux vendaient même des bons pour (vouchers) qui donnaient droit à une ou plusieurs sessions avec certaines femmes blanches identifiées préalablement. La déception des dupés est grande quand cela ne se passe pas comme prévu et cette désillusion se transforme en violence sexuelle. C'est une manière de s'approprier l'intangible droit de propriété des coloniaux et en même temps montrer que maintenant c'est eux qui tiennent les rênes. Dans de nombreux cas, les époux sont obligés de regarder comment leur femme est violée jusqu'à dix fois. (L'auteur a personnellement parlé avec un certain nombre d'entre eux pendant l'évacuation à Léo).

Lumumba essaie de calmer les militaires révoltés en nommant tous les militaires à un grade supérieur. Ceci n'a pas le moindre effet. Un jour plus tard, le 6 juillet, il décide tôt le matin d'écarter le Général Janssens et nomme un de ses cousins et adjudant réserviste (Victor Lundula) au grade de lieutenant-général. Un autre ex sous-officier et conseiller personnel, Joseph Mobutu, reçoit le grade de colonel et devient chef d'état-major des armées congolaises ; une décision que plus tard Lumumba regrettera profondément. L'appellation Force Publique est changée en ANC (Armée Nationale Congolaise) et il laisse les militaires proposer leurs officiers. Le chaos s'ensuit, le Congo nouveau-né n'a plus d'armée fonctionnelle.

Dans un premier temps le Général Janssens refuse de quitter le pays, mais il est finalement obligé par l'ambassadeur de faire ses valises.

Le **7 juillet** également arrive à Léopoldville un train rempli de réfugiés belges venant de Thysville. Leurs récits dépassent les plus sombres scénarios. Ils avaient été humiliés, battus, ont leur avoir craché dessus, mais leur récit au sujet des violences sexuelles sont les plus consternants.

À partir du **8 juillet**, la panique s'installe dans la population européenne de Léopoldville. Tous les accès à la ville sont fermés par des militaires en armes et ces derniers occupent tous les endroits stratégiques dans la ville même. L'aéroport de Ndjili est fermé et la

## Congo 1960

Ook op **7 juli** komt een trein vol gevluchte Belgen uit Thysville aan in Leo. Hun verhalen overtreffen de somberste scenario's. Ze waren vernederd, geslagen, bespuwd, maar hun verhaal over seksueel geweld zorgt voor de grootste ontsteltenis.

Vanaf **8 juli** heerst paniek onder de Europese bevolking van Leopoldstad. Alle wegen naar de stad worden door gewapende militairen afgesloten en deze bezetten alle cruciale punten in de stad zelf. De luchthaven van Ndjili is dicht en de 'Beach', de oever van de Congostroom vlak voor Brazzaville, wordt afgesloten. De door de Belgische diplomatieke missie aangeraden evacuatie van vrouwen en kinderen kan niet meer doorgaan. Van de 20.000 burgers van Leopoldstad zijn er gedurende de nacht en de vroege morgen van 8 juli toch 3.000 via de 'Beach' naar Brazzaville kunnen vluchten. Vanaf de voormiddag verhinderen militairen het evacuatieproces, waardoor de paniek onder de Europeanen alleen maar groter wordt.

Maar ook in andere steden komen de Congolese militairen in opstand.

Op **8 juli** wordt het onrustig in **Kongolo**, in het noorden van Katanga; 420 personen vluchten naar Kabalo aan boord van rivierschepen. Op 9 juli wordt in **Kabalo** de trein geblokkeerd waarmee de vluchtelingen naar Albertstad wilden vertrekken. De muiterij in Kongolo en het incident in Kabalo alarmeert de hele Europese bevolking in Elisabethstad (E'ville) en er komt een massale vluchtelingenstroom richting Rhodesië op gang.

Op **9 juli** barst in het kamp Massart in E'ville de muiterij los. Deze muiterij vertoont vanaf het eerste moment kenmerken van ongehoorde barbaarsheid, gepaard gaande met uiterst bloedige aspecten. Volgens een perfecte timing gaan de in volledige gevechtsgedij gehulde muiters midden in de nacht over tot pure 'doodslag'. Tegen de prille zondagmorgen liggen al zeven Europeanen doodgebloed op het terrein. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen militairen of burgers.

Op dezelfde dag begint de muiterij in **Luluaburg**. De blanken, die een noodplan hadden, verzamelen zich op de voorziene verzamelpunten, waarvan het belangrijkste de Immokasaï is, waar 1200 personen worden opgevangen. Deze worden belaagd door - veelal dronken - opstandelingen, maar een paar gewerschoten zijn voldoende om hen (voorlopig) af te schrikken. Deze vluchtelingen zullen op 10 juli ontzet worden door Belgische Para's.

Maar ook **Matadi** wordt meegesleurd in de chaos. In de loop van de morgen van 8 juli barst de muiterij los. Een pakketboot van CMB, en de kustvaarder 'De Moor' van de Zeemacht zijn nog in de haven. Drie escorteboten hebben zich buiten het zicht van Matadi geankerd en de 'Kamina' bevindt zich ergens op de stroom. Volgens verklaringen van mishandelde Europeanen blijken de meeste gewelddaden door zwarte politiemannen te zijn begaan. Op 9 juli duiken Kasavubu en Lumumba op in Matadi en de opgesloten blanken worden vrijgelaten. Hierop volgt een heuse wedren naar de boten toe. Aan boord van de 'De Moor' bevinden zich spoedig 1.100 vluchtelingen. Deze worden gedeeltelijk opgepikt door andere schepen die in de omgeving zijn.

We beleven dus een ware exodus van het grootste gedeelte van de blanken in de pasgeboren republiek Congo. Een exodus die een enorme inspanning zal vragen van zowel de Sabena vloot, die door de regering op 9 juli in haar totaal werd opgeëist, als van het volledig potentieel van de transportvloot van de Luchtmacht.

Meer hierover in ons volgend magazine.

« Beach », la rive du fleuve Congo juste avant Brazzaville, également. L'évacuation des femmes et des enfants, conseillée par la mission diplomatique belge, ne peut plus avoir lieu. Durant la nuit et tôt le matin du 8 juillet, 3.000 des 20.000 civils de Léopoldville peuvent quand même s'enfuir vers Brazzaville via la « Beach ». En fin de matinée, les militaires empêchent le processus d'évacuation, entraînant un accroissement de la panique chez les Européens.

Dans d'autres villes aussi, des militaires se révoltent.

Le **8 juillet**, la situation devient inquiétante à **Kongolo**, au nord du Katanga ; 420 personnes s'enfuient vers **Kabalo** à bord de barques. Le 9 juillet, le train avec lequel des réfugiés voulaient fuir vers Albertville est bloqué. La révolte à Kongolo et l'incident à Kabalo alarment toute la population européenne d'Élisabethville (É'Ville) et un flot de réfugiés se met en marche vers la Rhodésie.

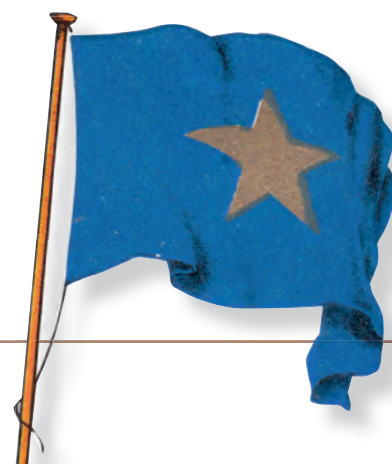
Le **09 juillet**, la révolte éclate au camp Massart à E'Ville. Elle montre dès le début des signes de barbarie jamais vus, avec des aspects extrêmement sanglants. Au milieu de la nuit, selon un timing parfait, les rebelles habillés d'uniformes militaires complets deviennent de purs meurtriers. Au petit matin du dimanche, déjà sept Européens gisent au sol dans leur sang. Aucune différence n'est faite entre militaires et civils.

Le même jour commence la révolte à **Luluabourg**. Les Blancs qui avaient un plan d'urgence se rassemblent aux endroits prévus, parmi lesquels le plus important, l'Immokasaï, où 1.200 personnes sont capturées. Ils sont assiégés par des rebelles - souvent ivres - mais quelques coups de feu sont suffisants pour (momentanément) les effrayer. Ces réfugiés seront délivrés par les Para's belges le 10 juillet.

**Matadi** est également entraînée dans le chaos. Dans la matinée du 8 juillet la révolte éclate. Un paquebot de la CMB, et le caboteur de la marine De Moor sont encore au port. Trois bâtiments d'escorte ont jeté l'ancre hors de vue de Matadi et le Kamina se trouve quelque part sur le fleuve. Selon les déclarations d'Européens brutalisés, il semble que la plupart des actes de violence ont été commis par des policiers noirs. Le 9 juillet, Kasavubu et Lumumba viennent à Matadi et les Blancs enfermés sont libérés. S'ensuit une véritable course vers les bateaux. Très rapidement, 1.100 réfugiés se retrouvent ainsi à bord du De Moor. Ces derniers seront partiellement recueillis par d'autres bateaux qui se trouvent dans les environs.

Nous assistons donc à un véritable exode de la plus grande partie des Blancs de la république du Congo à peine née. Un exode qui demandera un énorme effort aussi bien de la flotte de la Sabena, réclamée dans sa totalité par le gouvernement le 9 juillet, que des moyens complets de la flotte de transport de la Force aérienne.

La suite dans notre prochain magazine.





# Souvenirs d'une balade dans le nord (V)

Liévin  
van Outryve d'Ydewalle

Vertaling: Jacques Wuyts & Poly Stevens

# Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden (V)



" Staf "



" Pussy "



" Maatje "



*Dankzij het onverwacht bezoek van de Belgische majoor Migliavacca ontsnappen Pussy, Maatje en Staf als bij wonder aan het executiepeloton in Inongo. Ze zijn er toch in geslaagd vol te tanken en zetten hun missie verder naar Stanleystad met een tussenstop in Coquilhatstad (Coq).*

*Grâce au passage inopiné du major belge Migliavacca, Pussy, Maatje et Staf ont miraculeusement échappé au peloton d'exécution à Inongo. Ils ont quand-même réussi à faire le plein et poursuivent leur mission vers Stanleyville avec une escale à Coquilhatville (Coq).*

## Deel 5: Eindelijk in Lisala

06 augustus 1964

Na een goed uur vliegen kwamen we aan in Coq. Daar was er een landingsbaan in tarmac, een klein luchthavengebouw en veel militairen. Nat van het kille zweet verwachtten we ons aan een nieuwe episode van wat we reeds beleefd hadden. Maar niets daarvan. Het onthaal was niet bepaald hartelijk, maar toch beleefd en voorkomend. Iets anders dan in Inongo! Maar... geen enkele mecanicien te zien. Zo hadden we wat tijd om onze hemden vol olie uit te trekken en om ons aan een kraantje te wassen.

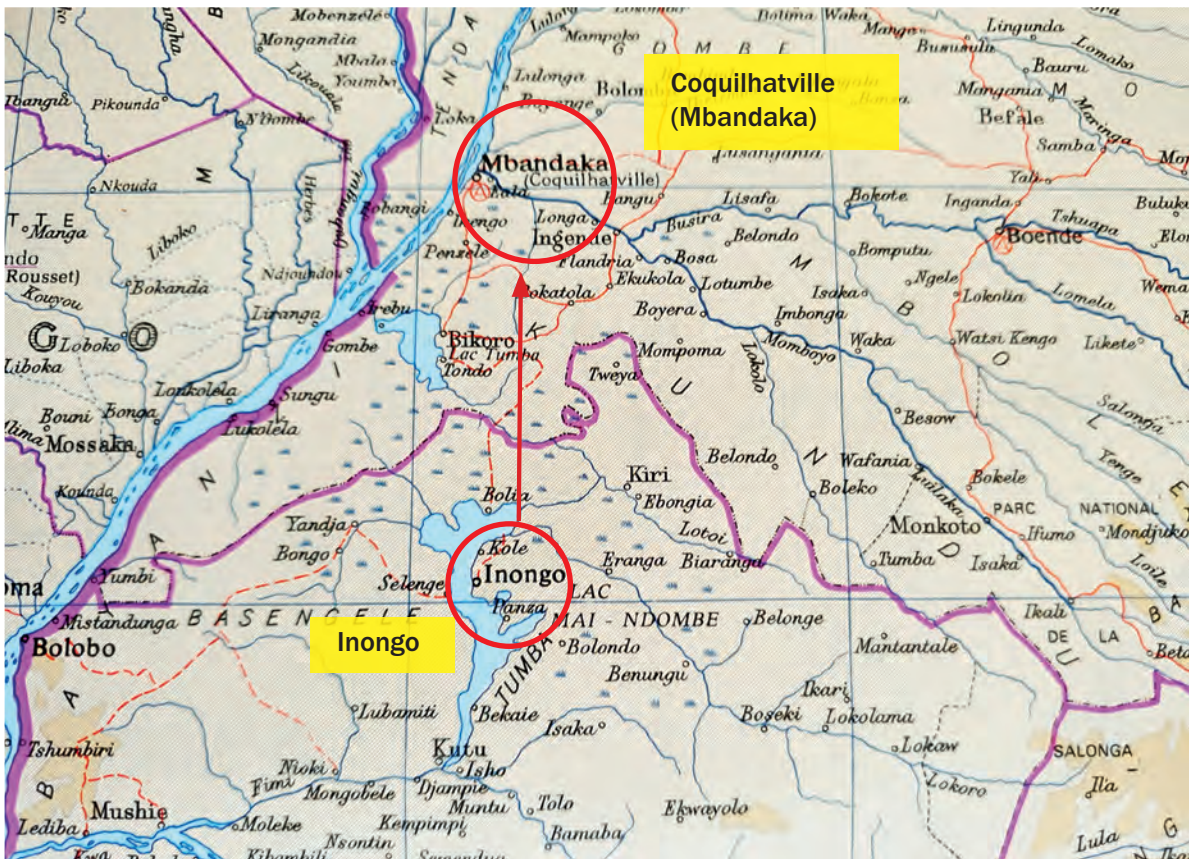
Na de gebeurtenissen van de voormiddag hadden we beslist deze opdracht te beëindigen. We waren overeengekomen dat, eens we geland waren, Staf onmiddellijk zou zorgen voor het voltanken en dat wij op zoek zouden gaan naar lege benzinevaten. De bedoeling was een reserve aan brandstof op te slaan, iets te vinden om te eten en er dan zo snel mogelijk vanonder te trekken en terug te keren.

## Cinquième partie : nous voilà à Lisala

06 août 1964.

Nous atteignîmes Coq après une bonne heure de vol. Il y avait là une piste en tarmac, une petite aérogare et beaucoup de militaires. Le dos glacé, transpirant comme une éponge, nous nous attendions à un nouvel épisode de ce que nous avions vécu. Mais rien de tout cela. Aucune hostilité. L'accueil, sans être particulièrement cordial, était cependant poli et prévenant. Autre chose qu'à Inongo ! Mais aucun mécanicien en vue... Cela nous laissa le temps d'enlever nos chemises huileuses et de nous débarbouiller auprès d'un petit robinet.

Les événements de la matinée nous avaient décidés à mettre un terme à cette mission. Nous nous étions mis d'accord qu'une fois au sol, Staf s'occuperait aussitôt de faire le plein et nous, de chercher des bidons vides. L'idée était de faire une réserve de « jus » et de trouver à manger, puis de nous tailler au plus vite en rebroussant chemin.



Om een einde te stellen aan dit avontuur was er slechts één richting, deze vanwaar we gekomen waren. Helaas; behalve kleine bussen van enkele liters vonden we geen geschikte vaten. Ontgoocheld en morrend keerden we terug naar de helikopter. Toen Staf ons mistroostig zag terugkomen zag hij er nog ongelukkiger uit dan wij.

Net op dat ogenblik verschenen er twee blanke militairen. Men was ons niet vergeten. Daar waren eindelijk de mecaniciens die het onderhoud van de machine zouden doen.

- Blij jullie te zien, zei Pussy. We verwachtten jullie in Inongo maar er schijnt een misverstand te zijn geweest... We hebben olie nodig, smeervet voor de rotoren, enkele jerrycans en vooral iets te eten.
- Dat moeten jullie zelf vinden, antwoordde er een in het Frans. Wij komen de opdracht van morgen bespreken.
- Wat? Zijn jullie geen mecaniciens? Zijn jullie niet van de assistentie?
- Welke assistentie? Nooit van gehoord. Wat ons interesseert is de bevrijding van de gegijzelden in Stanleystad.
- Zodus, hernam de andere, morgenvroeg vertrekken jullie richting Lisala. Daar wacht jullie een vliegtuig op met fuel om verder naar Stan te vliegen en...
- Moment. Men heeft ons over andere toestellen gesproken. Waar zijn ze?
- Ze moeten weldra aankomen
- Wel, we zullen ze opwachten.
- Geen sprake van, jullie moeten vertrekken. Er worden groepen rebellen gemeld die zich ter versterking naar de stad begeven. De blanken moeten dringend weggevoerd worden. Als jullie het niet doen zal het een bloedbad worden.

Pour en finir avec cette aventure, une seule direction, celle d'où nous étions venus. Hélas, sauf de minuscules récipients de quelques litres, nous ne trouvâmes pas de bidons convenables. Dépités et râlant, nous retournâmes à l'hélicoptère. Staf en nous voyant revenir bredouille, eut un air encore plus malheureux que nous.

Ce fut à ce moment-là qu'apparurent deux militaires blancs. Nous n'étions pas oubliés. Enfin, voilà les mécaniciens qui devaient réviser la machine.

- Content de vous voir, déclara Pussy. Nous vous attendions à Inongo mais apparemment il y a eu un malentendu... Il nous faut de l'huile, de la graisse pour les rotors, quelques jerrycans et surtout de quoi manger.
- A vous de trouver tout cela, nous répondit l'un d'eux en français. Nous venons discuter la mission de demain.
- Quoi, vous n'êtes pas mécanos ? Vous n'êtes pas l'Assistance ?
- Quelle Assistance ? Jamais entendu parler de cela. Nous, ce qui nous intéresse, c'est la libération des otages de Stanleyville.
- Alors voilà, reprit l'autre, demain vous partirez tôt dans la matinée, direction Lisala. Là, un avion vous attendra avec du fuel afin de poursuivre votre route vers Stan et...
- Un moment. On nous a parlé d'autres appareils. Où sont-ils ?
- Ils doivent arriver d'un moment à l'autre.
- Eh bien, nous les attendrons.
- Pas question, vous devez partir. On signale des groupes de renforts rebelles qui se dirigent vers la ville. Il faut absolument évacuer les Blancs au plus vite. Si vous ne le faites pas, ce sera le carnage.
- Nous, tout seuls ? Vous rigolez ! On nous avait dit d'accompagner des troupes d'intervention, des renforts,



## Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden



- Wij, heel alleen? Houden jullie ons voor de gek? Men had ons gezegd interventietroepen te begeleiden, versterkingen, 'US Marines' met vliegtuigen, helikopters en weet ik veel. Jullie zeggen dat ze zullen aankomen en jullie zouden willen dat we ze voorafgaan. Bedankt, mannen. Genoeg beloftes!
  - Jullie moeten erheen gaan. Het lot van die sukkelaars ligt in jullie handen.
  - Misschien wel, maar in welke handen zal ons lot liggen, eens we ter plaatse zullen zijn?
- Enkele Congolese militairen die bij onze groep gekomen waren, volgden de discussie met aandacht.
- Ja, het is zeer belangrijk, merkte een van hen op. Er zijn daar veel nonnen bij, jullie moeten ze bevrijden.
- En opnieuw had ik de eigenaardige indruk dat men daar achter iets zeer ingewikkeld aan het bekoststoven was. Maar wat? Ik had nauwelijks tijd om eraan te denken, of iemand kwam aangelopen al zwaaiend met een telex-document.
- OK, mannen, de Marines zijn aan het komen. Ze zullen in Lisala landen. Het HK heeft beslist alle vliegtuigen en de troepen op dit vliegveld samen te brengen. Dit zal een hele hoop volk zijn, maar zo zullen ze geen tussenlanding moeten maken om er te geraken.
  - Jullie hebben het gehoord, zei een van onze gesprekspartners. Het is wel zoals men jullie het eerst gezegd had. Het is nu bevestigd. Alles is in orde. Het is dus OK voor jullie.
  - OK, zei Pussy. Eens te meer overtuigde zijn beroep van redder hem en aanvaardde hij deze opdracht verder te zetten. Maar op voorwaarde, ging hij verder, dat men ons enkele nieuwe hemden bezorgt. De olie van de cardanas druipt voortdurend op ons en dat is echt niet prettig...
  - He! riep Staf, zo rap niet. De machine moet nagezien worden en daarbij zal er een probleem zijn met de fuel. We hebben met moeite vanuit Leo Inongo kunnen bereiken. Van hier naar Lisala is het nog verder, en vandaar naar Stan nog verder...
  - Geen probleem, wij zorgen voor alles, verklaarde plots geruststellend een van de Amerikanen (waarom waren ze plots zo gediensig?). Voor het onderhoud van de helikopter staan we in radiocontact met de mecaniciens van Leo. Voor de brandstof zullen die mannen een extra tank bevestigen. Jullie actieradius zal daarmee verdubbelen. Zoals jullie zien komt alles in orde. Ga nu eten. Kamers werden voorbehouden. Jullie zullen ook propere hemden krijgen. Rust maar goed uit. Morgen zien we elkaar terug.

### 07 augustus 1964.

's Morgens vroeg vonden we onze helikopter uitgerust met een 'belly-tank'. Dit is een extra-tank in de vorm van een lange sigaar, die onderaan de romp hangt. Blijkbaar een tank die gerecupereerd werd tussen de karkassen die in de matitis lagen. Goede job! De helikopter was daarenboven mooi opgefrist. Geen enkel spoor meer van olie, zelfs de laag insecten op de voorruit was verwijderd.

Na een laatste 'briefing' vertrokken we. Al heel snel voelde men het gewicht van de 'tank' en vanzelfsprekend zou het onmogelijk zijn normaal op te stijgen.

des Marines US, avec des avions, des hélicoptères et je ne sais quoi encore. Vous dites qu'ils arrivent et vous voudriez que nous les précédions. Merci les gars. Assez de promesses !

- Vous devez y aller. Le sort de ces pauvres gens est entre vos mains.
- Peut-être bien, mais une fois sur place, notre sort à nous, dans quelles mains sera-t-il ?

Quelques militaires congolais qui s'étaient joints à notre groupe, suivaient attentivement la discussion.

- Oui, c'est très important, remarqua l'un d'eux. Plusieurs religieuses sont parmi eux, il faut les libérer.

Et à nouveau, j'eus l'étrange impression que quelque chose de plus complexe se tramait derrière tout cela. Mais quoi ? Je n'eus pas le temps d'y penser, c'est à ce moment que quelqu'un accourut en brandissant un document sortant d'un télécopieur.

- OK les gars, les Marines arrivent. Ils se poseront à Lisala. Le QG a décidé de rassembler tous les avions et les troupes sur cet aérodrome. Cela fera un paquet de monde, mais pour intervenir, ils gagnent ainsi une escale.
- Vous avez entendu, fit un de nos premiers interlocuteurs. C'est bien comme on vous l'avait dit au départ. C'est bien confirmé. Tout est en ordre. Donc, c'est OK pour vous.
- OK, déclara Pussy, qui une fois de plus, poussé par son métier de sauveteur, accepta de continuer cette mission. Mais à une condition, poursuivit-il, c'est que l'on nous donne quelques chemises de rechange. Ce cardan nous pisse dessus et ce n'est vraiment pas drôle...
- Hé ! s'exclama Staf, pas si vite. La machine doit être examinée et puis, il va y avoir un problème de fuel. Nous avons eu du mal à faire Léo-Inongo. D'ici à Lisala, c'est encore plus loin, et de là, à Stan, encore plus...
- Pas de problème, nous nous occupons de tout, déclara soudain un des Américains d'une voix conciliante (tiens, pourquoi en une fois étaient-ils si serviables ?). Pour l'entretien de l'hélico, nous sommes en contact radio avec les mécanos de Léo. Quant au pétrole, nos hommes vont vous accrocher un réservoir supplémentaire. Votre autonomie en sera doublée. Vous voyez, tout s'arrange. Allez dîner. Des chambres ont été réservées. Il y aura aussi des chemises propres à votre disposition. Reposez-vous bien. On se reverra demain.

### 07 août 1964.

Au petit matin, nous retrouvâmes notre hélicoptère équipé d'un « belly-tank ». C'est un réservoir supplémentaire ressemblant à un long cigare, accroché sous la carlingue. Sans doute un réservoir récupéré parmi les carcasses d'avions traînant dans les matitis. Du travail bien fait ! De plus, l'hélicoptère avait été nettoyé. Plus aucune trace d'huile, même le pare-brise fut débarrassé de sa couche d'insectes.

Après un dernier « briefing », ce fut le départ. Très vite le poids du « tank » se fit sentir et de toute évidence, il allait être impossible de procéder à un décollage normal.

Ce « tank » rempli de fuel faisait certainement plus de 200 kg et



Volgetankt in Coq, een centrale fuel tank... we kunnen vertrekken naar Lisala.

Le plein fait, un réservoir central... nous pouvons partir à Lisala.

Vol met fuel woog die 'tank' zeker meer dan 200 kg. En ook was het niet zeker dat het probleempje van de motor opgelost was. Voorzichtigheidshalve besliste Pussy al rijdend op te stijgen.

- We zullen als een autogiro opstijgen, had hij al lachend uitgelegd.

Autogiro! Daarover had ik nog nooit horen spreken. Hij had er plezier in dat ik dit niet wist en legde mij uit dat het een machine was met grote schroefbladen die bij het opstijgen al draaiend als vleugels dienden. Naargelang de versie noemde men het Autogiro, Rotodyne of Girodyne.

- Eenvoudig, althans bijna eenvoudig... Men heeft me eens gezegd dat dit slechts mogelijk was met een machine met twee schroefbladen zoals deze banaan... Daardoor is het mogelijk met wat meer gewicht op te stijgen... We zullen zien of dat gaat... Houdt u goed vast. Ziezo, kijk. Men houdt de achterzijde omhoog en men rijdt met het volle gewicht op het neuswiel.

Vastgeklampt aan mijn zetel volgde ik met argwaan het maneuver.

Autogiro! Verre herinneringen herleefden in mij. Ja, ik had reeds foto's gezien van dergelijke toestellen. Die geleken nogal op helikopters. Maar met daarenboven zware motoren om te kunnen vliegen... Niets daarvan bij onze machine die slechts een eenvoudige helikopter, en geen autogiro was. Spanning... Om tijdens de komende seconden wat minder bezorgd te zijn, kon ik slechts vertrouwen hebben in Pussy. En na een eind gereden te hebben, steeg de machine eindelijk op...

Het was me wat! Wat zouden we in Stan doen als we, zelfs zonder vracht, niet op een normale manier van de grond geraakten? Met twee of drie vluchtelingen aan boord zouden we geluk hebben als we 'airborne' zouden zijn na de hele startbaan afgebold te hebben. En dit precies aan de kant waar de rebellen zich schuilmouden. Werkelijk een mooi doelwit! In die omstandigheden had onze medewerking aan deze opdracht absoluut geen zin. Men kon er even goed een vliegtuig naar toe sturen... En als er achter dit alles... Maar eerlijk gezegd, die obsessie werd enigszins gemilderd door het feit dat we een afdeling Marines zouden vervoegen. Beroepslui, getraind, gehard

comme de plus, rien ne confirmait que le petit problème au moteur avait été résolu, Pussy, par prudence, décida de décoller en roulant sur la piste.

- On partira à la manière d'un autogire, avait-il expliqué en rigolant.

Autogire ! Je n'avais encore jamais entendu ce mot. Mon ignorance l'amusa et il m'expliqua que c'était une machine munie de grandes pales qui, au décollage, en tournant, faisaient office d'ailes et lui permettaient de s'élever. Selon les versions, on appelait cela, Autogire, Rotodyne ou Girodyne.

- Simple. Enfin, presque simple... On m'a dit un jour que l'on pouvait seulement essayer cela avec une machine à deux hélices comme cette banane-ci... Cela permet de décoller avec un peu plus de poids... On va voir si cela marche. Tenez-vous bien. Voilà, regardez. On soulève l'arrière et on roule avec tout le poids supporté par la roue de nez...

Cramponné à mon siège, je suivais la manœuvre d'un regard méfiant.

Autogire ! De lointains souvenirs me revenaient. Oui, j'avais déjà vu des photos de tels engins. Cela ressemblait assez bien à un hélicoptère. Toutefois, avec en plus, plusieurs gros moteurs qui le propulsaient en l'air... Nous n'avions rien de cela, notre machine n'était qu'un simple hélico et pas un autogire. Suspense... Pour calmer mon appréhension dans les secondes qui allaient suivre, je n'avais que ma confiance en Pussy. Et la machine, après avoir roulé sur une certaine distance, finalement quitta le sol...

C'était du beau ! Qu'allions nous faire à Stan, si, déjà à vide, nous ne parvenions pas à quitter normalement le sol ? Là-bas, avec deux ou trois réfugiés à bord, ce serait la gloire si après avoir avalé toute la piste, on se retrouvait « airborne ». Et cela juste en bordure des coins où devaient camper les rebelles. Vraiment une belle cible ! Dans ces conditions, notre participation à cette mission n'avait aucun sens. Autant y envoyer un avion... Et si derrière tout cela... Mais à vrai dire, cette obsession était quelque peu tempérée par celle de rejoindre un déploiement de Marines. Des hommes de métier,



## Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden

in de strijd en die over het beste materiaal ter wereld beschikten. Wat een geweldig avontuur zouden we meemaken!

In het kabaal van de grote schroefbladen die de lucht doorklieften vlogen we richting Lisala. De motor draaide normaal en scheen de kwaaltjes van de vorige dag te zijn vergeten. We luisterden echter zeer aandachtig naar het gebrom. Dit keer hoefden we ons geen zorgen te maken omtrent de hoeveelheid brandstof, maar wel omtrent de kwaliteit ervan... Het was een soortgelijke bezorgdheid, hoewel de gevolgen ten slotte bijna dezelfde waren... Gelukkig verliep alles opperbest.

Lisala ligt aan de Congostroom, in een streek vol meanders en moerassen. Hier en daar bleef een lichte nevel aan de bomen hangen en vaak zagen we het water hoog opspringen, met kleine golven die in de zon fonkelden. Zonder twijfel krokodillen die gestoord werden als we voorbijvlogen.

Na een goed twee uren vliegen vonden we de omgeving van onze bestemming. Nochtans interesseerde de stad zelf ons niet zozeer, maar wel haar klein vliegveld waar hoe dan ook de troepen waarvan men ons gesproken had zouden samenkomen. Congolese militairen, Marines alsook heel wat vliegtuigen en helikopters.

Wat een drukte...

Al bij al waren we nogal fier deel uit te maken van deze armada. Zelfs als mocht blijken dat onze aanwezigheid tot niets zou dienen, het feit dat we erbij waren, eraan deelnamen, maakte ons dolgelukkig. Niemand van ons drie dacht er voor geen geld ter wereld nog aan rechtsomkeer te maken.

Pussy klom wat hoger om de omgeving beneden ons te verkennen. Weldra verschenen de eerste woningen: huizen, maar vooral veel hutten. Het was Staf die als eerste de landingsbaan zag. Het was slechts een smalle strook lateriet, midden het hoge gras en reusachtige bananenbomen. Niets meer! Maar daarbij, behalve een DC-3 naast een gebouwtje, geen enkel ander toestel... We bekeken elkaar met een zuur gezicht. In wat soort avontuur waren we opnieuw verzeild geraakt? Nochtans... misschien vergisten we ons...

entraînés, aguerris et pourvus du meilleur matériel du monde. Quelle expérience formidable en perspective !

Dans le vacarme des grandes pales qui battaient l'air au-dessus de nous, nous prîmes la direction de Lisala. Le moteur qui tournait normalement, ne semblait plus souffrir de son indigestion de la veille. Nous restions toutefois fort attentifs à son ronronnement. Cette fois, nous n'avions pas à nous inquiéter pour la quantité de carburant, seulement pour sa qualité... Ce n'était pas pareil, bien qu'en fin de compte, les conséquences se ressemblaient fort... Heureusement, tout se passa pour le mieux.

Lisala est située le long du fleuve Congo, dans une région parsemée de nombreux méandres et de marécages. Par endroits, une légère brume s'accrochait aux arbres et plusieurs fois, nous aperçûmes de grandes éclaboussures jaillissant de l'eau et aussitôt de petites vaguelettes scintillant au soleil. Sans doute des crocodiles dérangés par notre passage.

Après deux bonnes heures de vol, nous commençons à deviner les abords de notre destination. Cependant, ce n'était pas tant la ville qui nous intéressait, mais plutôt son petit aérodrome qui, tant bien que mal, avait dû accueillir les troupes dont on nous avait parlé. Des militaires congolais, des Marines ainsi que quantité d'avions et d'hélicoptères.

Quelle ambiance...

Tout compte fait, nous étions assez fiers de participer à cette armada. Même si notre présence allait s'avérer inutile, le fait d'y être, d'en faire partie, nous comblait de joie et de fierté. De nous trois, plus personne, pour rien au monde, ne pensait encore à faire demi-tour.

Pussy prit un peu d'altitude afin de mieux embrasser le décor qui s'étalait au-devant. Bientôt apparurent les premières habitations : des maisons, mais surtout beaucoup de huttes. Ce fut Staf qui le premier découvrit la piste. Ce n'était qu'une petite bande de latérite, bordée de matitis et d'immenses bananiers. Rien de plus ! Mais alors, hors un DC-3 garé près d'une petite bâtisse, il n'y avait aucun autre



## Souvenirs d'une balade dans le nord

- Ha, die 'Marines', echte beroepslui, merkte een van ons op. Onklopbaar in de manier waarop ze zich camoufleren. Hun toestellen zijn zeker verborgen in de brousse. Voor de soldaten was het wellicht hetzelfde. Niet leuk in deze hitte.

Ja, dat moest het zijn. Ze verstopten zich allen in de natuur, zoals de kerels die we in Inongo gezien hadden. Maar hier ging het om een heel leger. Echte beroeps. Die GI's waren werkelijk keien in het camoufleren. Al bij al was het indrukwekkend te weten dat al dat volk en dat materiaal onder ons verborgen was. Wij zaten in de eerste loges en het was onmogelijk het minste spoor van hun aanwezigheid te ontwaren. Bijna niet te geloven!

Terwijl we over de startbaan vlogen zag ik toch enkele Congolese soldaten in uniform. Ze liepen in kleine groepen en schenen nogal opgewonden. Normaal, alvorens ze het gevecht aangingen was de spanning voor deze mannen zeker enorm. Vooral voor de Congolezen. De Marines zelf waren gehard in het vechten en beheersten zich zeker beter. Maar hoe dan ook, dit moest zenuwslopend zijn.

De helikopter parkeerde zich naast de DC-3. We wachtten totdat het stof verdwenen was om de deur te openen en om het ontvangstcomité tegemoet te gaan. Zoals we het enigszins vermoedden stonden ze ons inderdaad op te wachten. Een tiental mannen met hun geweer in aanslag. Ze schenen geen zin te hebben om te lachen.

- Dag allemaal, riep Pussy. Blij jullie te zien...
- Amerikanen?
- Neen, Belgen.

Hiermee eindigde het gesprek. Een groep mannen die van rechts kwam ging ons voorbij en plaatste zich tegenover ons ontvangstcomité. Met hun wapens in aanslag zagen ze er vastberaden en dreigend uit. En plots kwam er leven op het vliegveld. Gewapende mannen kwamen van alle kanten opdagen. Meestal in groep kwamen ze tevoorschijn uit hun schuilplaatsen in de brousse. Ze droegen oude geweren, machinepistolen en zelfs mitrailleurs. Sommigen droegen ook lange banden munitie rond hun schouders, anderen hielden een machete of een boog vast. Vanzelfsprekend verliep dit alles met kreten en geschreeuw om kippenvel van te krijgen. Ik had het voorgevoel dat we de potsierlijke omstandigheden van Inongo opnieuw zouden beleven. Maar neen, na deze korte voorstelling die blijkbaar enkel bedoeld was om ons schrik aan te jagen, liet men met rust. Ten minste voorlopig... het was deze keer bij de Congolezen dat iets verkeerd scheen te gaan. Opgelet!

We waren verrast dat de DC-3 die daar stond in feite slechts een wrak was. Men had hem in het gras geduwd. Eén schroefblad ontbrak en vogels nestelden tussen de cilinders. Zoals gewoonlijk was er geen blanke te bespeuren. Niet dat we bepaald hun gezelschap zochten, maar dit zou ons geruststellen. Een belachelijk idee, want het was zeker niet de huidskleur die er een eerlijk man zou van maken. Misschien zelfs het tegendeel! Maar wat kan men eraan doen? Ten allen tijd is het zo. Men zoekt altijd een soortgelijke op, vooral als men ver van huis is of in bepaalde omstandigheden. En vaak was er niemand... toch wel, een pater, blanker dan blank... Of nog een of andere Griekse of Portugese handelaar, op zoek om god weet welk verdacht zaakje te doen. Eerder zelden, een geneesheer, een groep huurlingen op strooptocht... Soms een planter, bijna altijd iemand die niets anders kon doen. Dikwijls wegens zijn zwarte echtgenote, en die zijn dorp niet wenste te verlaten... De meeste blanken waren bij de onafhankelijkheid gevlucht. De drama's die zich dat ogenblik

appareil... Nous nous regardâmes en faisant une grimace dépitée. Dans quelle aventure nous étions-nous à nouveau embarqués ? Pourtant... nous nous trompions certainement.

- Ah, ces « Marines », de vrais professionnels, avait remarqué l'un d'entre nous. Imbattables dans l'art du camouflage. Leurs machines doivent être cachées dans la brousse, peut-être enterrées. Ce devait être de même pour les soldats. Pas drôle dans cette chaleur.

Oui, ce devait être cela. Ils se tenaient tous cachés dans la nature, un peu comme ceux que nous avions vus à Inongo. Mais ici, il s'agissait de toute une armée. De vrais professionnels. Ces GI étaient vraiment des as du camouflage. Tout compte fait, c'était assez impressionnant de savoir tout ce monde et ce matériel dissimulé sous nous. Nous étions aux premières loges et impossible de repérer la moindre trace de leur présence. A peine croyable !

En passant au-dessus de la piste, j'aperçus cependant quelques Congolais en uniforme. Ils formaient de petits groupes et semblaient assez agités. Normal, la tension entre ces hommes, juste avant de combattre, devait être terrible. Surtout pour les Congolais. Les Marines, eux, plus aguerris se contrôlaient certainement mieux. Mais qu'importe, ce devait être dur.

L'hélico se posa à côté du DC-3. Nous attendîmes que la poussière se soit dissipée pour ouvrir la porte et affronter le comité d'accueil. Comme nous nous y attendions un peu, ils étaient bien là à nous attendre. Une dizaine d'hommes, armes braquées sur nous et l'air peu enclin à la rigolade.

- Bonjour tout le monde, cria Pussy. Content de vous voir...
- Américains ?
- Non, Belges.

La conversation s'arrêta là. Venant de la droite, un groupe d'hommes passa devant nous et vint se camper face à notre comité d'accueil. Armes à la hanche, ils avaient l'air résolu et menaçants. Et soudain, l'aérodrome s'anima. Des gens en armes affluèrent de toutes parts. Ils émergèrent de leurs cachettes et de la brousse, le plus souvent en groupes et chargés de vieux fusils, de mitraillettes et même de mitrailleuses. Certains portaient également de longs rubans de munitions autour des épaules, d'autres tenaient une machete ou un arc. Le tout, bien entendu, enrobé de cris et de hurlements à vous donner la chair de poule. J'eus le pressentiment que la situation grotesque d'Inongo allait se répéter. Mais non. Après cette courte parade qui semblait avoir pour but de nous intimider, on nous laissa en paix. Momentanément du moins... c'était cette fois entre les Congolais que quelque chose ne semblait pas tourner rond. Attention !

Une autre surprise fut celle de constater que le DC-3 qui s'y trouvait déjà n'était en fait qu'une épave. On l'avait poussé dans l'herbe, il lui manquait une hélice et des oiseaux nichaient entre les cylindres. Comme d'habitude, pas de Blanc à l'horizon. Ce n'est pas que nous en recherchions particulièrement la compagnie, mais cela mettrait en confiance. Une idée ridicule, car ce n'est certainement pas la couleur de la peau qui en ferait un honnête homme. Peut-être même au contraire ! Mais qu'y faire ? C'est vieux comme le monde. On recherche toujours un semblable, surtout loin de chez soi ou dans certaines situations. Et souvent, il n'y avait personne... parfois si, tout de même, un "Mon père", lui, plus blanc que blanc... Ou encore l'un ou l'autre commerçant grec ou portugais à la recherche de dieu sait quelle combine. Plus rarement, un médecin, un groupe de mercenaires



De helikopter  
zet zich neer naast  
een DC-3, rechts  
een T-28.

L'hélicoptère se posa  
à côté d'un DC-3,  
à droite un T-28.



hadden afgespeeld hadden inderdaad een ontzaglijk vacuüm geschicht. De mensen waren met vrouw en kinderen gevlucht als gevolg van de gruweldaden en de wreedheden die ze hadden ondergaan. Hun bagage was beperkt tot 10 kg kostbaarheden.

Droevig einde van wat dikwijls een heel leven van arbeid, volharding en moed was geweest!

Zonder naar ons om te zien liepen een tiental Congolezen voorbij ons. Sommigen staken hun wapen voor zich uit, anderen hielden het aan de heup. De betrekkingen onder de verschillende groepen waren blijkbaar gespannen. De enen bedreigden elkaar met de vuist, de anderen met hun geweer in de lucht. Er werd gescholden, geschreeuwd. Soms leek het op een dronkenmansruzie. Talrijke bierflessen lagen op de grond... Maar neen, dit was niet enkel een indruk, maar een woede-uitbarsting scheen onvermijdelijk. Enkele schoten werden gelost, en daarna korte salvo's van machinepistolen. Het was in zekere zin komisch als men deze groepen tegenover elkaar zag staan met hun wapens op elkaar gericht. Komedie, toneel... Dit herinnerde ons aan nogal recente belevenissen. Nochtans was het hier zeker geen lachertje. En de Marines? Waar konden ze wel zijn?

Midden al dat kabaal waren verschillende toestellen bijna onopgemerkt aangekomen. Eerst was het een DC-3, daarna twee T-28's. Dan nog een DC-3. De Marines? Neen. Behalve de T-28's, gevechtsvliegtuigen die er nogal goed onderhouden uitzagen, waren de andere oude kisten die in het land geregistreerd waren. Blijkbaar werden de T-28's door Cubanen bestuurd. Amerikanen vlogen met de DC-3. Ze vervoerden geen troepen. Enkel onberispelijk geklede militairen, waarschijnlijk bemanningsleden.

Wat kwamen ze hier doen? Begrijpelijk voor de DC-3. Wegens onberispelijke en gevaarlijke wegen was er altijd iets dat zij moesten vervoeren. Maar T-28's, jachtvliegtuigen? Zouden ze de posities van de rebellen aanvallen? Waanzinnig, als represaille zou er een ongehoorde slachting volgen. Tenzij ze alleen maar voorbijkwamen... Maar waarheen?

En nog steeds geen spoor van interventietroepen. Zouden ze in de brousse verborgen blijven totdat de grote aanval geblazen werd? Ik dacht dat het ogenblik gekomen was om enkele foto's als aandenken te nemen. Tijdens de laatste tussenlanding in Coq had ik als voorzorg mijn fotooestel weggemoffeld achter het zeildoek dat de romp bedekte. Op die manier verstopt kon het er snel uitgehaald worden zonder dat men het zag. Niemand scheen naar mij te kijken. Ik verschuilde me achter de wielen van de helikopter en nam een tiental foto's van de woedende menigte.

en maraude... Parfois un planteur, presque toujours quelqu'un qui ne pouvait faire autrement. Souvent à cause de son épouse noire, et qui ne tenait pas à s'éloigner du village... La plupart des Blancs avait fui au moment de l'Indépendance. En effet, les drames ayant marqué cette époque avaient créé un immense vide. Eperonnés par les atrocités et les sauvageries à leur rencontre, les gens avaient fui avec femme et enfants. Toutes leurs richesses entassées dans 10 kg de bagages... Triste fin pour ce qui, souvent, avait été une vie de travail, de ténacité et de courage !

Sans même nous regarder, une dizaine de Congolais passèrent en courant à côté de nous. Certains tenaient leurs armes à bout de bras, d'autres l'avaient à la hanche. Visiblement, la situation entre les différents groupes semblait mal en point. Les uns se menaçaient en montrant les poings, les autres en levant le canon de leur pétoire. Il y eut des insultes, des cris. A certains moments, cela faisait penser à une altercation d'ivrognes. De nombreuses bouteilles de bière jonchaient le sol... Mais non, cela n'était pas une impression, il y avait vraiment de l'orage dans l'air. Il y eut quelques coups de feu, suivis de brèves rafales de mitraillettes. Voir ces groupes, face à face, pointant leurs armes les uns vers les autres, avait quelque chose de comique. De la comédie, du théâtre... Cela nous rappelait des souvenirs assez proches. Cependant, il ne s'agissait nullement de rigolade. Et les Marines dans tout cela ? Où étaient-ils donc ?

Parmi tout ce vacarme, l'arrivée de plusieurs appareils passa presque inaperçue. Il y eut d'abord un DC-3, puis deux T-28. Puis encore un DC-3. Les Marines ? Non. Hors les T-28, des chasseurs à hélice qui semblaient assez bien entretenus, les autres étaient de vieux coucous immatriculés dans le pays. Apparemment les T-28 étaient pilotés par des Cubains. Aux commandes des DC-3, c'étaient des Américains. Ils ne transportaient aucune troupe. Seulement quelques militaires à la tenue impeccable et qui semblaient faire partie des équipages.

Que venaient-ils faire ? Soit, pour les DC-3. Les routes impraticables et dangereuses faisaient que ceux-ci avaient toujours quelque chose à transporter. Mais les T-28, des chasseurs ? Allaient-ils attaquer les positions rebelles. Insensé, il y aurait un carnage monstre en représailles. A moins qu'ils ne faisaient que passer... Mais passer, pour aller où ?

Et toujours pas de trace des troupes d'intervention. Allaient-elles rester cachées dans la brousse jusqu'au signal du grand départ ? Je pensais que c'était le moment de prendre quelques photos-souvenirs. A la dernière escale, celle de Coq, j'avais pris la précaution de glisser mon appareil-photo derrière une doublure de toile protégeant la carlingue. Une cachette d'où je pouvais le sortir rapidement et sans être vu. Personne ne semblait me regarder. Je me mis à l'abri de



T-28's, gevlogen door Cubanen.

T-28, pilotés par des Cubains.

Het hoge gras langs de startbaan was zowat overal vertrapeld, maar geen enkel spoor van een voertuig dat voorbijgereden was of dat men gelost had. Vreemd... De laterite van de parkeerzone vertoonde evenmin sporen van drukke activiteiten. Men had toch enkele vliegtuigen nodig om een bataljon 'Marines' en hun voertuigen over te vliegen. Bijna een luchtbrug. Dit zou onmogelijk geweest zijn zonder zelfs het minste grassprietje kapot te maken, vooral op zo'n klein vliegveld. Maar hier, niets daarvan. In mijn hoofd hoorde ik eens te meer een kleine gong slaan zoals ik dit eerder gekend had. En zoals gewoonlijk ging dit gepaard met het vreemde gevoel dat er zich iets verdacht achter de schermen aan het afspelen was. Eigenaardig!

Maar nu moesten meer dringende zaken geregeld worden. Eerst en vooral moesten we er hier vanonder trekken. Zo ver en zo snel mogelijk.

- Pussy cat ?
- Wat?
- Ik heb zo de indruk dat ze ons opnieuw liggen hebben. Ik durf erop te wedden dat er zich in heel de streek geen enkele 'Marine' bevindt, dat ruikt aangebrand.
- Ik geloof het ook, antwoordde hij terwijl hij rondkeek. Als het Amerikaans leger zich hier inderdaad niet bevindt, dan hebben wij hier niets meer te maken. We zijn het alle drie eens: het is uitgesloten dat we zonder hen deze opdracht verderzetten. *Nie goe*, Maatje. Komaan, mannen, we gaan er vandoor!

Ik was wat gerustgesteld nu ik wist dat al bij al mijn twee makers precies hetzelfde gevoel als ik hadden. Iets huiverig, schadelijk en gevaarlijk. Geen grote woorden nodig, een woord, een blik volstond om elkaar te begrijpen. Staf, die klaar was met zijn inspectie, stak zijn duim omhoog. Het toestel was in orde, Pussy klom in de cockpit.

- Stop, schreeuwde een kerel met een oude kepie op en met een militair hemd en jeans aan. Stap uit, jullie moeten hier blijven.

l'hélico à hauteur des roues et pris une dizaine de vues de cette foule en furie.

Les matitis bordant la piste étaient piétinés un peu partout, mais aucune trace de passage ou de déchargement de véhicule. Bizarre... La laterite de l'aire de parking ne portait pas non plus de traces de grandes activités. Pour amener un bataillon de Marines et leurs véhicules, il fallait tout de même quelques avions. Presque un pont aérien. Impossible que cela ait pu se faire sans abîmer le plus petit brin d'herbe, surtout sur un aussi petit aérodrome. Et là, rien ! Dans ma tête il y eut une nouvelle fois ce petit coup de gong que je connaissais déjà. Et comme d'habitude, il fut accompagné de cet étrange sentiment de quelque chose de caché, de dissimulé et d'incompréhensible. Troublant !

Mais pour le moment il y avait des choses plus urgentes à régler. Il fallait surtout foutre le camp. Le plus loin et le plus vite possible.

- Pussy cat ?
- Hem ?
- J'ai comme l'impression que nous nous sommes à nouveau fait avoir. Ma tête à couper qu'il n'y a aucun « Marine » dans toute la région, ça sent le brûlé.
- Je suis de ton avis, répondit-il en glissant un regard autour de lui. Si réellement, l'armée américaine ne se trouve pas ici, alors nous n'avons plus rien à faire. Nous sommes bien d'accord : sans eux, il est exclu de continuer cette mission. *Nie goe*, Maatje (Pas bon, Maatje). Allez les gars, on se taille !

Cela me mettait un peu de baume au cœur de savoir que tout compte fait, mes deux compagnons ressentaient exactement la même sensation que moi. Quelque chose de haletant, de nocif et de dangereux. Pas besoin de grands discours, un mot, un regard et l'on se comprenait. Staf, qui venait de terminer son inspection, leva le pouce. L'appareil était OK, Pussy grimpa dans le cockpit.

- Arrêtez, hurla un bonhomme coiffé d'un vieux képi et vêtu d'une chemise militaire et d'un jean. Descendez, vous devez rester ici.



## Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden

Hij was niet zeer groot. Zijn huid was grijsachtig en was nat van het zweet. Hij leek op een zeehond die uit het water kwam. Soms zegt men dat iemand ogen heeft zo rond als knikkers, hier was dit het geval. Pussy zwaaide om hem te groeten en maakte zich klaar om te starten.

- Stop en uitstappen, herhaalde de 'officier' woest en haalde een zwaar pistool uit zijn holster. Ik ben hier de baas en men moet mij gehoorzamen. Ik zal het niet een derde keer herhalen... Wanneer het hier kalmer zal zijn kunnen jullie naar Stan vertrekken. Dit is een bevel. Jullie worden er verwacht.
- Wie verwacht ons daar?
- Het ANC, het Nationaal Congolees Leger, verzekerde hij, maar zijn stem klonk plots minder zeker.

Achterdochtig keek hij dan om zich heen alsof hij zeker wilde zijn dat niemand hem hoorde en ging verder:

- Ik leg beslag op deze helikopter.
- Houdt je ons voor de gek?
- Neen, ik meen het.
- Onmogelijk.
- Goed zo, zuchtte hij, teleurgesteld. Als het onmogelijk is... dan leg ik slechts beslag op een plaats...een zitplaats. Als 't u belieft, Heer boordcommandant, is dit mogelijk?

Alsof we geen valse hoop zouden hebben over wat er gaande was, klonken plotseling enkele gewerschoten. Onmogelijk te zeggen vanwaar er geschoten werd. Daarmee werd de sfeer er niet rustiger om. Integendeel. Er waren op dit ogenblik meer dan honderd man die met veel gebaren onverstanebare orders uitschreeuwden. Vreemd, sommige groepen riepen luidkeels dreigingen in de richting van de brousse... waarom? Er was niemand te zien... tenzij misschien andere gewapende mannen er zich schuilhielden... de rebellen? In het gewoel zag men mensen met hemden in lompen, andere liepen met ontbloot bovenlijf. Sommigen zagen er angstwekkend uit; op hun hoofd pluimen en strookjes apenvacht, verwilderde ogen en het gezicht doorkerfd met tatoeages. Ze zagen er als valse piraten uit, hoewel het in werkelijkheid echte bandieten waren.

Opnieuw weerklonken enkele gewerschoten. Er werd hard geknald, hoewel het van ver kwam, ergens van bij de stroom. En als een soort reactie werden er plotseling salvo's machinepistolen gelost bij de groepen die op de startbaan met elkaar aan het kibbelen waren. Een man die eveneens een soort uniform vol zweetvlekken droeg legde ons in de gauwte uit dat het een totale chaos geworden was. Daags voordien dreven reeds honderden lijken op de stroom... mannen, vrouwen, kinderen... hun lichamen waren bijna allen verminkt met machetes. Bij velen was de buik opengereten of het hoofd afgehakt. Bij anderen, de gelukzakken, ontbraken slechts de ogen of de oren... Deze morgen dreven daarbij ook lichamen van blanken... Blijkbaar de eerste slachtoffers onder hen die op het voetbalveld weerhouden waren. Maar daarvan was hij waarschijnlijk nog niet op de hoogte... De anderen, de Congolezen, werden allen door de rebellen afgemaakt! Zij die de gewenste tatoeage niet vertoonden, kregen een reiskaartje enkele reis naar het hiernamaals.

De kerel verklaarde ons ook dat er hier in Lisala veel mensen gedrogeerd of dronken waren. Die waren bijzonder gevaarlijk,

Il n'était pas très grand. Sa peau avait une teinte grisâtre et dégoulinait de transpiration, il faisait penser à un phoque sortant de l'eau. Parfois, on dit de quelqu'un qu'il a des yeux ronds comme des billes, c'était le cas. Pussy lui fit un salut de la main et s'apprêta à démarrer.

- Arrêtez et descendez, répéta « l'officier » sur un ton furieux tout en dégainant un gros revolver. Je suis le chef ici et il faut m'obéir. Je ne le répèterai pas une troisième fois... Quand ce sera plus calme ici, vous partirez sur Stan. C'est un ordre. On vous y attend.
- Qui nous y attend ?
- L'ANC, l'Armée Nationale Congolaise, affirma-t-il, d'une voix qui me paraissait soudain un peu tremblante.

Puis, inquiet, il lança un regard autour de lui comme pour s'assurer que personne ne l'écoutait et ajouta :

- Je réquisitionne cet hélicoptère.
- Vous rigolez !
- Non, je ne rigole pas.
- Impossible.
- Ah bon, soupira-t-il, désappointé. Si c'est impossible... alors je ne réquisitionne qu'une place... assise. S'il vous plaît, Monsieur le Commandant de bord, est-ce que cela est possible ?

Comme pour nous enlever toute illusion sur ce qui se passait, il y eut brusquement quelques coups de feu. Impossible de dire d'où ils avaient été tirés. Cela ne calma pas l'ambiance. Au contraire. Il y avait à ce moment plus d'une centaine d'hommes à gesticuler et hurler des ordres incompréhensibles. Etrange, certains groupes gueulaient et lançaient aussi des menaces en direction de la brousse... pourquoi ? Il n'y avait personne à voir... à moins que, peut-être, d'autres gens armés s'y tenaient cachés... les rebelles ? Dans la mêlée, on voyait des gens vêtus de lambeaux de chemises, d'autres couraient torse nu. Certains, la tête ornée de plumes ou de bandelettes de fourrure de singe, les yeux hagards et le visage taillé de tatouages, avaient un air effrayant. Ils faisaient penser à de faux pirates alors qu'ils étaient certainement de vrais bandits.

Il y eut à nouveau quelques coups de feu. Cela claquait sec, pourtant ils venaient de loin, du côté du fleuve. Et brusquement, comme réplique, des rafales de mitraillettes partirent des groupes qui se bagarraient sur la piste. En vitesse, un personnage portant également un semblant d'uniforme, maculé de transpiration, nous expliqua que c'était la pagaille la plus complète. Déjà, depuis la veille où des centaines de cadavres étaient apparus, descendant le cours du fleuve... hommes, femmes, enfants... presque tous avaient le corps sabré de coups de machette. Beaucoup aussi avaient le ventre ouvert ou la tête coupée. A d'autres, plus chanceux, il ne manquait que les yeux ou les oreilles... Depuis le matin, des corps de Blancs étaient venus s'y ajouter... Sans doute, les premières victimes parmi ceux qui se trouvaient retenus sur le terrain de foot. Mais de cela, il ne devait probablement pas encore être au courant... Pour les autres, les Congolais, les rebelles faisaient le grand nettoyage ! Ceux qui n'avaient pas le tatouage souhaité, recevaient un aller simple pour visiter l'Au-delà.

Le bonhomme nous déclara également qu'ici, à Lisala, il y avait beaucoup de gens drogués ou ivres. Ceux-là étaient particulièrement dangereux. Instables et imprévisibles. C'est ainsi que, si certains



## Souvenirs d'une balade dans le nord

onevenwichtig en onvoorspelbaar. Zo sommigen de strijd spijs alles toch wilden voortzetten, waren er anderen die hoopten ver weg te vluchten om aan het komende bloedbad te ontsnappen, of verkozen ze zich aan de rebellen over te geven om hun leven te redden. Die groepen veranderden voortdurend van mening. Niet leuk, want op die manier wist men nooit met wie men te doen had. De laatste vierentwintig uren kantelde de toestand bij elke schermutseling, bij elk gewerschot, of telkens er opnieuw lijkens langs de oevers van de stroom voorbijdreven.

Gelukkig wist ik dat zelfs in 's levens ingewikkeldste kronkelingen er altijd een uitweg is. In iedere gebeurtenis zit er een logica. Het is eenvoudig. Als het niet zo was zou er al lang geen leven op aarde meer zijn. Gemakkelijk gezegd! Het probleem is deze logica te vinden... Misschien zat ze in het ritmische tamtam-geroffel dat in de verte weerklonk. God weet wat die klanken voorspelden. Stilte.

Daarop werd onze gesprekspartner stokstijf en wilde ons niets meer kwijt.

- En waar zijn de Marines? vroeg Pussy aan een andere Congolees die zich spoedde om zich achter de toestellen te verschuilen.
- Marines? Wat is dat?
- Luchtlandingstroepen, militairen die van de Verenigde Staten gekomen zijn om...
- Met vliegtuigen?
- Ja.
- Heb niets gezien, patron!

Er hing een wit voorwerp aan de gordel van de man. Ongetwijfeld een wapen. En inderdaad, toen ik wat dichterbij hem kwam, zag ik wat ik vermoedde. Het was een revolver, maar niet om 't even dewelke. Een splinternieuw wapen waarvan de ivoren kolf kunstig bewerkt was. Hoe was hij in het bezit van dit wapen gekomen? Evenals de 'Ray-Ban' op zijn neus en de zware ring aan zijn vinger? Waar had hij die zaken kunnen bemachtigen? Ik kon me niet voorstellen dat hij ze gekocht had. Het waren zaken waarvan een militair te veel hield om ze af te staan. Vooral deze zware gouden ring met een azuren edelsteen. Een promotie van de USAF die een piloot nooit zou afstaan, zelfs ten koste van zijn leven. Wat was er gebeurd? Waar had die man die kunnen stelen? En van wie? Van een Amerikaanse piloot, dit was de enige mogelijkheid. Waren er toch US-militairen die zich in de omgeving schuilhielden? Neen, dit is een te eenvoudige redenering. We waren overtuigd dat er geen enkele militair in de buurt was. Die voorwerpen konden dus enkel voortkomen van een vliegtuig dat in de brousse neergestort was. Onze gesprekspartner zal ze van de kadavers geroofd hebben... Er was geen andere uitleg. En zo ging er niets verloren... Maar de kerel sprak er liefst niet over... en wij stelden hem ook liever geen vragen.

Mooi! Maar nogmaals, wat deden wij daar: midden geterroriseerde militairen, en ongetwijfeld ook midden rebellen die ons van ver in 't oog hielden, die op god weet welk signaal wachtten... Men had ons allerlei beloften gedaan, maar er was niets van in huis gekomen. Welk spel werd hier gespeeld? Pussy, Staf en ik bekeken elkaar, als onnozelaars. Geen elitetroepen, geen voertuigen, geen camouflage, geen militaire steun... Niets, het vacuüm, en wij, drie sukkelaars...

voulaient malgré tout poursuivre la lutte et combattre, d'autres espéraient fuir loin du carnage qui se préparait, ou encore se rendre aux rebelles dans l'espoir d'avoir la vie sauve. Ces groupes changeaient continuellement d'avis. Pas drôle, car de la sorte, on ne savait jamais à qui on avait affaire. Depuis vingt-quatre heures, la situation s'inversait à chaque algarade, à chaque coup de feu, à chaque nouveau passage de cadavres le long des berges du fleuve. Confusion totale.

Heureusement, je savais que même dans les chicanes les plus invraisemblables de la vie, il existait toujours une issue. En toute circonstance, il y avait une logique. Ce n'était pas sorcier. Sans cela, la vie sur terre aurait déjà cessé depuis longtemps. Facile à dire ! Le problème, était de trouver cette logique... Peut-être était-elle dans ces bruits rythmés des tamtams qui résonnaient mystérieusement au loin. Dieu sait ce que ceux-là annonçaient. Silence.

Sur ces entrefaites, notre interlocuteur se figea et ne voulut rien révéler.

- Et où sont les Marines ? demanda Pussy à un autre Congolais qui se hâtait afin de se mettre à l'abri derrière les appareils.
- Des Marines, c'est quoi ?
- Des troupes aéroportées, des militaires venus des Etats-Unis pour...
- Aéroportées ! Avec des avions ?
- Oui.
- Rien vu, patron !

Le bonhomme avait un objet blanc accroché à la ceinture. Certainement une arme. De fait, en m'approchant de lui, mes soupçons se confirmèrent. C'était bien un revolver, mais pas n'importe lequel. Une arme toute neuve avec une crosse en ivoire finement ciselée. Comment cette arme se trouvait-elle là, tout comme les « Ray-Ban » trônant sur son nez ainsi que la grosse bague qu'il avait au doigt ? Où avait-il bien pu dénicher ces objets ? Il était impensable qu'il les ait achetés. C'étaient des choses auxquelles un militaire tenait trop pour s'en séparer. Surtout cette grosse bague en or, ornée d'une pierre azurée. Une bague de promotion à l'USAF dont aucun pilote, même au prix de sa vie, ne se serait séparé. Que s'était-il passé ? Où cet homme avait-il pu les voler ? Et à qui ? A un pilote américain, c'était la seule possibilité. Donc, il y avait des militaires U.S. cachés dans les environs ? Non, c'était un raisonnement trop simple. Nous avions la conviction qu'il n'y en avait aucun. Ces objets ne pouvaient donc provenir que d'un avion tombé en brousse et dont notre interlocuteur s'était chargé de détrousser les cadavres... Il n'y avait que cette explication. Ainsi, rien ne se perdait... Mais le bonhomme se gardait bien d'en parler... et nous, de lui poser des questions.

Charmant ! Mais encore une fois, que faisons-nous là, entourés de militaires terrorisés et sans doute aussi, de rebelles qui nous épiaient de loin, en attendant dieu sait quel signal... De toutes les promesses qu'on nous avait faites, il n'y avait donc rien de vrai. Qu'est-ce qui pouvait bien se tramer ? Pussy, Staf et moi, nous nous regardâmes, comme des idiots. Pas de troupes d'élite, pas de véhicules, pas de camouflage, aucun support militaire... Rien, le vide, et nous, trois pauvres cons...

Vervolg van de avonturen van Pussy, Maatje en Staf in ons volgend magazine. Opschudding in Lisala.

Suite des aventures de Pussy, Maatje et Staf dans notre prochain magazine. Pagaille à Lisala

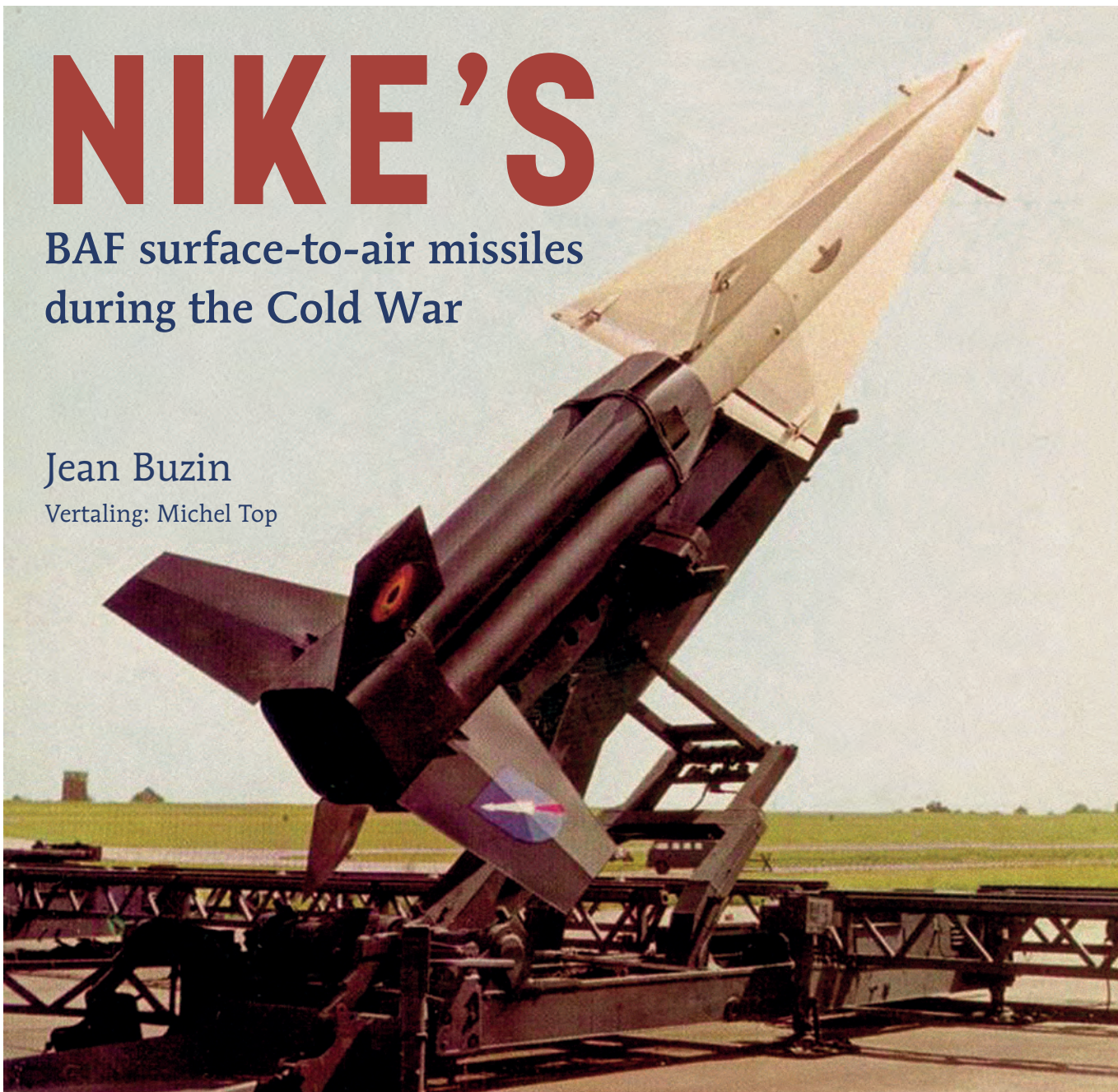


# NIKE'S

## BAF surface-to-air missiles during the Cold War

Jean Buzin

Vertaling: Michel Top



### Wijziging verdedigingsconcept

**E**inde jaren 50 wordt het NAVO luchtverdedigingsconcept ingrijpend veranderd. De Sovjet strategische bommenwerpers, die aan grote snelheid en op grote hoogte het West-Europese luchtruim konden binnendringen vormen een nieuwe bedreiging. Dit zet de verantwoordelijke militaire instanties ertoe aan om prioritair een gordel van grond-lucht raketten te ontplooiën. Inderdaad, de op dat ogenblik beschikbare trans-sonische dag/nacht jagers misten de capaciteit om efficiënt tegen deze bedreiging op te treden; dit wegens hun beperkt prestatievermogen en gebrekkige wapenuitrusting (boordkanonnen en/of machinegeweren).

Tijdens het voorgaande decennium was de technologische vooruitgang in het domein van radar, schiet-geleidingssystemen en raketvoorstuwings substantieel. Het Amerikaanse voorbeeld waarbij

### Changement du concept de défense

**F**ace à la menace des bombardiers stratégiques soviétiques, capables de pénétrer l'espace aérien de l'Europe occidentale à haute vitesse et à haute altitude, la volonté des responsables militaires sera d'axer cette défense, en priorité, sur le déploiement en barrières de missiles Sol/Air. En effet, les chasseurs de jour ou de nuit transsoniques de l'époque n'étaient plus en mesure de contrer efficacement la menace, limités qu'ils étaient par leurs performances marginales et leur type d'armement (canons ou mitrailleuses).

Au cours de la décennie qui s'achevait, les progrès technologiques dans le domaine des radars, des systèmes de conduite de tir et de la propulsion des fusées avaient été substantiels. L'exemple des États-Unis qui assuraient la défense de certains centres urbains,

## NIKE's BAF surface-to-air missiles during the Cold War

de luchtverdediging van sommige stedelijke, militaire of industriële agglomeraties verzekerd werd door de ontplooiing van grond/lucht gordels maakte opgang.

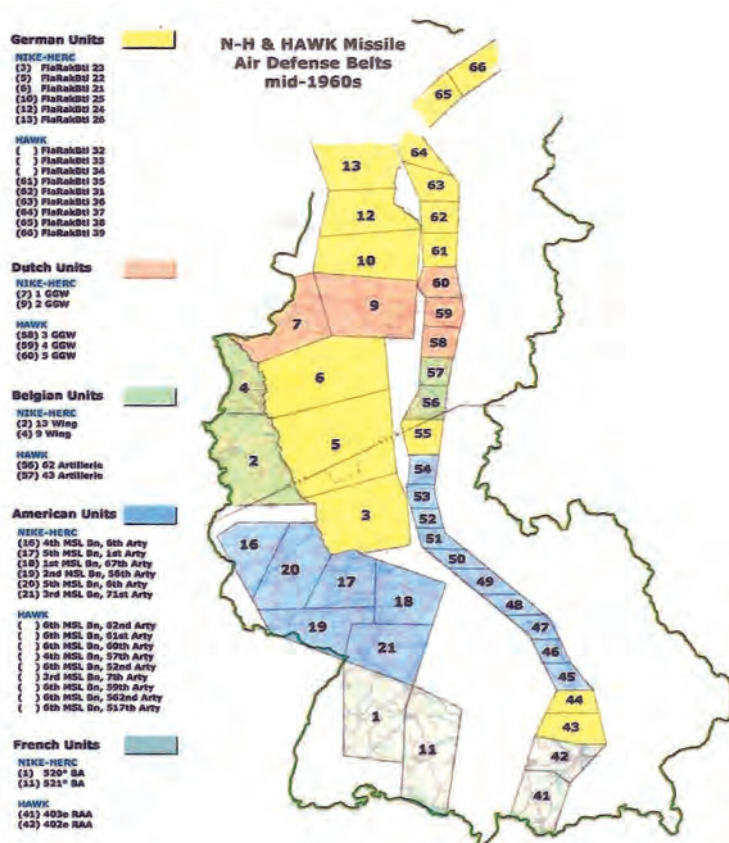
In dit concept kwam het bemande gevechtsvliegtuig op de tweede plaats. Op zijn best waren deze vliegtuigen complementair, op voorwaarde dat ze supersonisch waren en een 'alle-weer capaciteit' hadden. De traditionele dag/nachtjacht van de jaren 50 had geen plaats meer in dit geheel.

De autoriteiten van de Belgische Luchtmacht waren vanaf 1957 voor deze visie gewonnen. Ze gaan zelfs verder. Inderdaad, in mei van dat jaar, bij de aanvaarding van het principe om de CF-100 toestellen ten laste te nemen als compensatie voor de terugkoop van de Belgische Hunter OSP (Offshore Support Program), verklaarde de stafchef 'de CF-100 zullen de laatste alle-weer jagers zijn in de inventaris van de Luchtmacht. Hun vervanging op het einde van hun gebruiksduur (5 jaar) is niet voorzien. Ze zullen vervangen worden door grond-lucht systemen'.

militaires ou industriels par le déploiement de ceintures de missiles Sol/Air faisait école.

Dans cette approche, la place du chasseur piloté devenait secondaire, au mieux complémentaire, sous réserve qu'il soit supersonique et ait une capacité « tout-temps ». La traditionnelle chasse de jour ou de nuit des années 50 n'avait plus sa place dans la panoplie.

Dès 1957 les autorités de la Force Aérienne étaient acquises à cette vision. Elles iront même au-delà. En effet lors de l'acceptation en mai de cette année du principe de la prise en charge des CF-100 fournis en compensation du rachat par la Belgique des Hunter OSP (Offshore Support Program), le chef d'état-major déclarait : « les CF-100 seront les derniers chasseurs « tout-temps » à l'effectif de la Force Aérienne. Leur remplacement n'est pas envisagé en fin de vie (5 ans). Ils seront remplacés par des engins Sol/Air ».



**NIKE HERCULE & HAWK  
Missile Air Defense Belts  
mid-1960s**

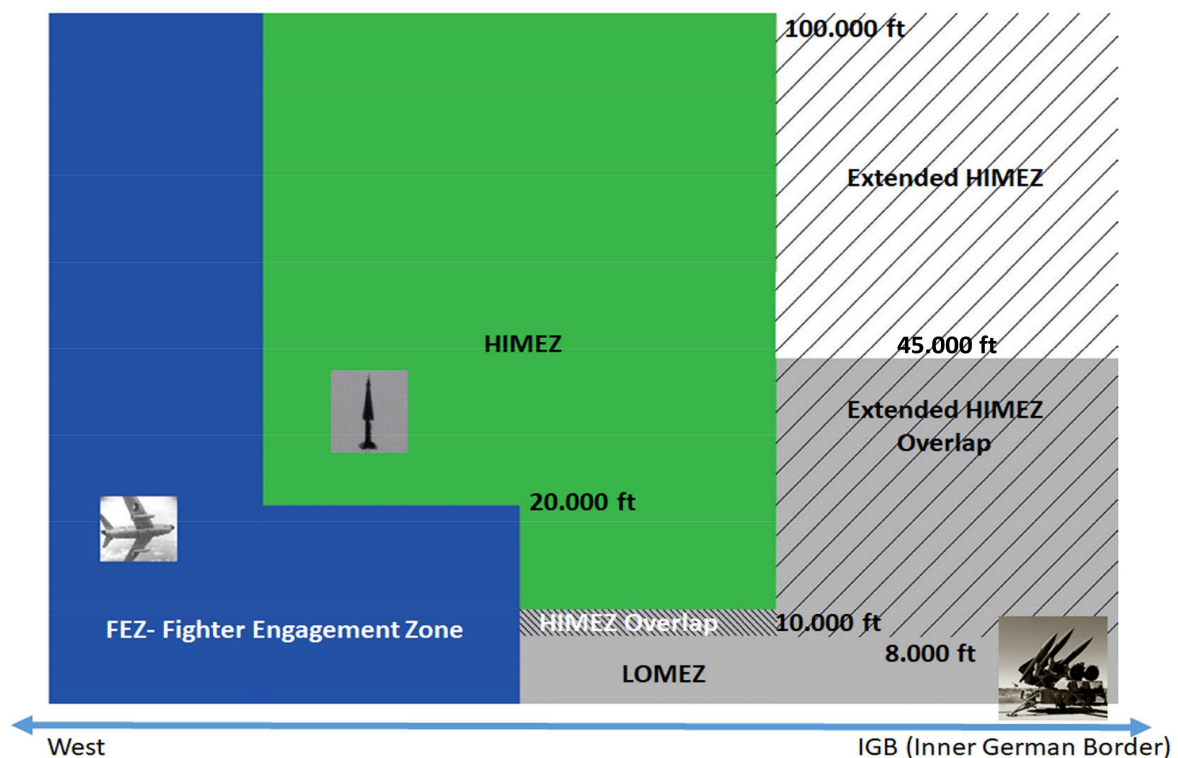
Binnen dit concept zal België zich ook tegenover de NAVO verbinden om op termijn acht batterijen (smaldelen) Nike raketten te ontplooiën voor de luchtverdediging op midden en grote hoogte, evenals acht batterijen Hawk voor de verdediging op lage hoogte. De Nike wordt tewerkgesteld door de Luchtmacht, de Hawk door de Landmacht. De ontplooiing van zowel de Nike als de Hawk, onderdeel van de geallieerde defensieve muur zou in principe gebeuren in de Belgische bezettingszone DBR, ten westen van de Rijn, op nog nader te bepalen en uit te rusten plaatsen.

Samen met de geallieerde partners in Centraal-Europa worden deze systemen ontplooid in een defensieve gordel van noord naar

Dans cette optique également, la Belgique va s'engager vis-à-vis de l'OTAN à déployer à terme huit batteries (escadrilles) de fusées Nike destinées à la défense aérienne à moyenne et haute altitudes ainsi que huit batteries de fusées Hawk pour la défense à basse altitude. La mise en œuvre de Nike sera confiée à la Force Aérienne, celle des Hawk à la Force Terrestre... Le déploiement Nike, élément de la barrière défensive alliée, devait être effectué en principe dans la zone d'occupation belge de la RFA, à l'ouest du Rhin sur des sites qui restaient à définir et à aménager.

Mis en œuvre par les différents partenaires alliés de Centre-Europe, déployés en barrières du Nord au Sud de la zone, chacun de





## NATO's Air Defence Concept Central Europe

zuid in de DBR. Afhankelijk van hun typische capaciteiten worden onderscheppingszones toegewezen. De prioritaire zone voor de Nike was de HIMEZ (*High Missile Engagement Zone*), terwijl de LOMEZ (*Low Missile Engagement Zone*) aan de Hawk eenheden werd toegewezen. Het operatiedomein van de jachtvliegtuigen, de FEZ (*Fighter Engagement Zone*), bevond zich achter deze zones maar ze konden desgevallend ook bijspringen indien er bressen waren in de MEZ.

Om het vuren op eigen vliegtuigen te voorkomen, vereiste dit ontplooiingsconcept strikte identificatieprocedures vanwege de jager-bommenwerpers op de terugvlucht van hun offensieve opdracht boven het vijandelijk gebied.

### Het begin

Het kaderpersoneel van het eerste nog te vormen bataljon (*wing*) wordt in november 1957 naar de Verenigde-Staten gestuurd, weldra gevolgd door het geheel van het personeel dat voorzien is om die eenheid te vormen. In juli 1959 keert dit eerste contingent terug naar België. In afwachting van de voorziene ontplooiing naar de DBR wordt het gehuisvest in de kazerne Mercy in Malmédy. De smaldelen worden er geleidelijk opgebouwd; ze ontvangen hun materiaal en krijgen de benaming van 50, 51, 52 en 53 Smd. De uitrusting wordt geleverd binnen het MDAP kader (*Mutual Defense Aid Program*), de raketten zijn van het type Nike Ajax.

### De ontplooiingen

In december 1960 worden deze smaldelen ingeplant in de tijdelijke sites te Elsenborn (51 en 53 Smd) en Bierset (50 en 52 Smd). Ze worden bijgestaan door een logistieke steuneenheid, de DSU (*Direct Support Unit*) die voorlopig in Malmédy blijft. Deze eerste, in oktober 1959 officieel opgerichte eenheid, krijgt de naam 3 WTTGL (*Wing Telegeleide Tuigen Grond-Lucht*). De Staf wordt in december 1960 te Bierset gevestigd.

ces systèmes d'armes se verra allouer un volume de l'espace aérien à défendre en fonction de ses capacités. Des zones d'engagement prioritaires seront ainsi définies : HIMEZ (*High Missile Engagement Zone*) dévolue aux Nike, LOMEZ (*Low Missile Engagement Zone*) dévolue aux Hawk. Quant aux chasseurs d'interception relégués à l'arrière de ces barrières dans une FEZ (*Fighter Engagement Zone*), ils étaient le cas échéant appelés à combler les brèches créées dans le dispositif.

À noter que ce déploiement impliquait des procédures d'identification strictes aux chasseurs-bombardiers amis au retour de missions offensives éventuelles en territoire ennemi afin d'assurer leur sécurité.

### Les débuts

Le personnel du cadre du premier bataillon (*wing*) à former est envoyé aux États-Unis en novembre 1957 bientôt suivi par l'ensemble du personnel qui doit en constituer l'effectif. Le retour de ce premier contingent a lieu en juillet 1959. Dans l'attente de son déploiement projeté en RFA, il rejoint la caserne Mercy à Malmédy. Les escadrilles s'y constituent, commencent à réceptionner leur matériel et prennent les numérotations de 50, 51, 52 et 53 Esc. Le matériel est fourni dans le cadre MDAP (*Mutual Defense Aid Program*). Les missiles sont du type Nike Ajax.

### Les déploiements

En décembre 1960, les escadrilles rejoignent des sites temporaires localisés à Elsenborn (51 et 53 Esc) et Bierset (50 et 52 Esc). Elles sont appuyées par une unité de support logistique DSU (*Direct support Unit*) restant temporairement à Malmédy.

Ce premier Wing créé officiellement en octobre 1959, prendra l'appellation de 3 WETSA (*Wing d'Engins Téléguidés Sol-Air*). L'état-major prendra ses quartiers à Bierset en décembre 1960.

## NIKE's BAF surface-to-air missiles during the Cold War



Zaventem, 28 januari 1959:  
Vertrek van een Nike-contingent  
richting naar El Paso.

Zaventem, 28 janvier 1959 : Départ  
d'un contingent Nike vers El Paso.  
(Coll. Axel Vermeesch)

Wegens de belangrijke infrastructuurwerken die nodig zijn op de geplande vestigingssites in Duitsland, zal deze tijdelijke inplanting vele maanden aanslepen. De inplanting op de sites gebeurt uiteindelijk:

- in de zomer 1962, voor het 50 en 52 Smd (Düren en Euskirchen),
- in februari 1963, voor het 53 Smd (Kaster),
- en einde 1963, voor het 51 Smd (Blankenheim).

Intussen behalen de twee smaldelen gevestigd in Elsenborn (51 en 53 Smd) in mei 1960 de operationele status waardoor de 3 WETSA de eerste niet-Amerikaanse operationele Nike eenheid in Europa wordt.

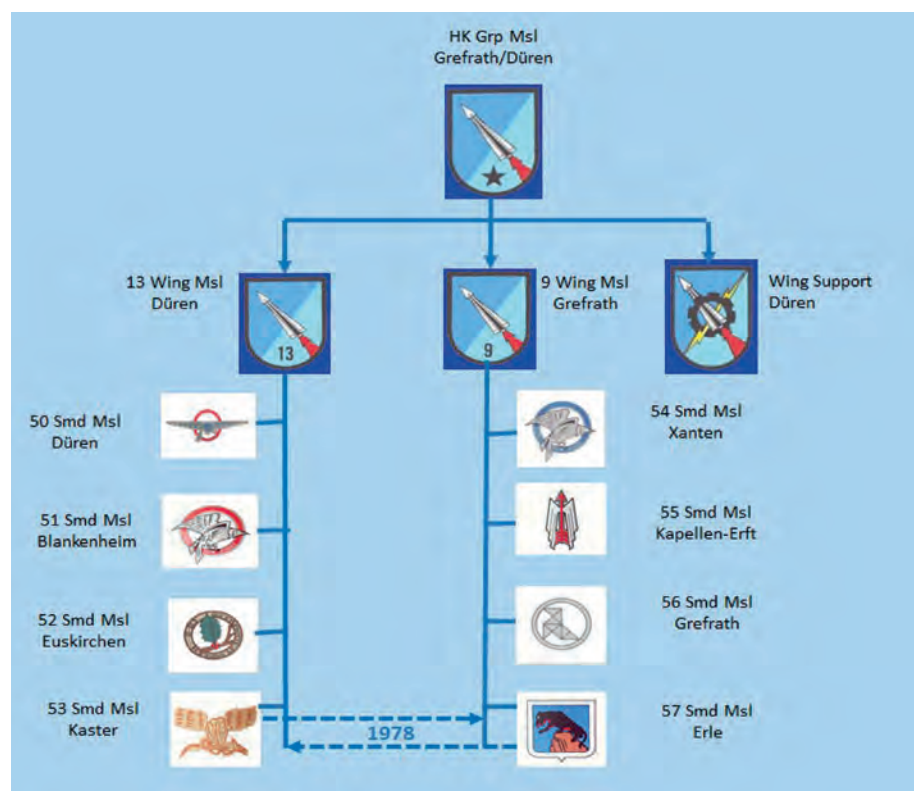
De oprichting van de tweede wing onder de naam 9 WTTGL gebeurt in oktober 1962. Deze wordt met dezelfde inplantingsproblemen geconfronteerd als zijn voorganger. Initieel zullen slechts twee smaldelen (54 en 55 Smd) samengesteld worden in Bierset en

Ce déploiement provisoire perdurera de nombreux mois, conséquence de l'importance des travaux d'infrastructure requis sur les sites définitifs en Allemagne. L'implantation sur ceux-ci interviendra :

- mi - 1962 pour les 50 et 52 Esc (Düren - Euskirchen),
- en février 1963, pour la 53 Esc (Kaster), et
- fin 1963, pour la 51 Esc (Blankenheim).

Dans l'intervalle, les deux escadrilles installées à Elsenborn (51 et 53 Esc) obtiendront le statut opérationnel en mai 1960, faisant du 3 WETSA la première unité Nike non américaine à l'obtenir en Europe.

La mise sur pied du deuxième wing qui prendra l'appellation de 9 WETSA sera effective en octobre 1962. Il sera confronté aux mêmes difficultés d'implantation que son aîné. Initialement seules deux escadrilles seront constituées (54 Esc et 55 Esc) sur les sites de Bierset et Elsenborn évacués par les escadrilles du 13 WETSA.





Nike Ajax



Elsenborn, verlaten door het 13 WETSA. Het 56 Smd zal als derde smaldeel in november 1963 te Elsenborn worden opgericht.

Het niet-operationele 54 Smd zal tijdelijk de rol van schoolsmaldeel opnemen alvorens zijn nog steeds tijdelijke site te Soller (Düren) te verwoegen in 1964. De definitieve inplanting te Xanten gebeurt pas in 1971, Als gevolg van infrastructuurproblemen wordt de erkenning van zijn operationele status vertraagd tot 1973. Het 55 Smd dat sinds oktober 1963 operationeel is zal in 1967 Elsenborn verlaten voor de site van Kapellen, terwijl het 56 Smd dat één jaar later operationeel wordt verklaard slechts in 1969 zijn site te Grefrath zal kunnen verwoegen. Het laatste smaldeel Nike, het 57 Smd, zal pas in 1975 worden opgericht en in Erle, verlaten door de Nederlandse strijdkrachten, worden gevestigd. Door zijn ligging ten Oosten van de Rijn wordt het met veel materiele en personeelsproblemen geconfronteerd waardoor het pas in 1978 operationeel zal worden.

Er volgen nog wijzigingen in de administratieve afhankelijkheid van bepaalde smaldelen in functie van taalevenwicht en hun territoriale inplanting. Op het einde van deze evolutie wordt de Groepering Missielen opgericht die zowel de 9, 13 Wing en de Wing Support zullen overkoepelen. De eenheden strekken zich uit over een front van bijna 200 km. De HK van de Wings bevinden zich respectievelijk te Grefrath (9 Wing) en Düren (13 Wing en Wing Sp Msl).

### Evolutie en doeltreffendheid

Tijdens zijn ganse ontplooiingsfase zal het basissysteem Nike in onze smaldelen evolueren.

#### In het operationeel domein

- De vervanging vanaf 1966 van de Ajax door de Hercules raket waardoor de reikwijdte van 50 naar 120 km wordt gebracht, met de mogelijkheid om met een kernkop uitgerust te worden. Deze capaciteit zal voor zeven van de acht smaldelen effectief zijn tijdens een of andere periode van hun ontplooiing. Hierdoor zullen versterkte veiligheidsmaatregelen in plaats gesteld worden, waaronder ook de aanwezigheid binnen de smaldelen van een Amerikaans wachtdetachement voor de nabije bewaking

Une troisième escadrille, la 56 Esc, sera créée sur site à Elsenborn en novembre 1963.

La 54 Esc, non opérationnelle, assumera temporairement le rôle d'escadrille école avant de rejoindre le site toujours provisoire de Soller (Düren) en 1964. Son implantation définitive à Xanten interviendra en 1971. La reconnaissance de son statut opérationnel y étant cependant retardée jusqu'en 1973 suite à des problèmes d'infrastructure. La 55 Esc opérationnelle depuis octobre 1963 quittera, elle, Elsenborn en 1967 pour le site de Kapellen, tandis que la 56 Esc, déclarée opérationnelle un an plus tard, ne sera en mesure de rejoindre son site de Grefrath qu'en 1969. La dernière escadrille Nike, la 57 Esc, ne sera créée qu'en octobre 1975. Elle sera implantée sur le site de Erle cédé par les forces armées néerlandaises. Située à l'est du Rhin elle sera confrontée à de nombreux problèmes de matériel et de personnel et ne sera pas opérationnelle avant 1978.

Au fil de cette évolution qui verra des modifications dans les dépendances administratives de certaines escadrilles en fonction des équilibres linguistiques et des situations territoriales, s'établira une organisation de référence constituée d'un Groupement Missiles coiffant les 9 et 13 Wing Missiles et le Wing de support. Les unités seront dispersées sur un front de près de 200 km. Les états-majors des wings s'établiront respectivement à Grefrath (9 Wing) et à Düren (13 Wing et Wing Sp Msl).

### Évolution et efficacité

Tout au long de son déploiement dans nos escadrilles, le système Nike de base va évoluer.

#### Dans le domaine opérationnel

- Le remplacement à partir de 1966 du missile Ajax d'origine par le missile Hercules augmentant la portée de 50 à 120 km et offrant la possibilité d'être doté d'une tête nucléaire. Cette capacité sera effective pour sept de nos huit escadrilles à un moment ou l'autre de leur déploiement. Elle entraînera la mise en place de mesures de sécurité renforcées matérialisées notamment par la présence au sein de ces escadrilles d'un détachement de garde américain chargé de la protection rap-prochée des ogives. La dotation de chaque escadrille



Nike Hercules

van de kernkoppen. De dotatie voor elk smaldeel dat over drie afvuurbatterijen beschikt wordt vastgelegd op 36 missielen. In de smaldelen met dubbele capaciteit kunnen 10 missielen uitgerust worden met kernkoppen.

- Vanaf 1971 wordt de LOPAR (*Low Power Acquisition Radar*) basisradar bijkomend uitgerust met een TTR (*Target Tracking Radar*), MTR (*Missile Tracking Radar*) en TRR (*Target Ranging Radar*), die de weerstand tegen elektronische tegenmaatregelen moeten verhogen. Bijkomend zal een HIPAR (*High Power Acquisition Radar*) worden geplaatst op Wing Ops sites, respectievelijk in Nideggen (1969) en Grefrath (1978).
- De progressieve integratie vanaf 1973 van onze eenheden in het NADGE (*NATO Air Defence Ground Environment*) netwerk.
- Het invoeren van het programma SAMCAP (*Surface to Air Missiles Capability*) die de wendbaarheid van de raket verbeteren samen met een verhoogde weerstand tegen elektronische tegenmaatregelen.
- Dit programma zal een eerste poging vervangen om aan het systeem een ATBM (*Anti-Tactical Ballistic Missiles*) capaciteit te geven.

### In het logistiek domein

Vanaf 1978 wordt samen met andere Nike gebruikers een Nike Support Plan gestart voor de digitalisering van bepaalde grote onderdelen om de duurzaamheid voor de logistieke steun te verzekeren.

### In het domein van de veiligheid

De start vanaf 1980 van een infrastructuurprogramma LRSP (*Long Range Security Program*), met als doel de fysieke bescherming van de sites uitgerust met kernkoppen, te verbeteren.

Uitgerust met een hoogtechnologisch wapensysteem waarbij een grote paraatheid dient te worden gewaarborgd, worden de eenheden regelmatig geconfronteerd met technisch-logistieke problemen en

alignant trois sections de tir, sera fixée à 36 missiles. Dans les escadrilles à double capacité, dix de ces missiles étaient susceptibles d'être équipés de charges nucléaires.

- L'adjonction, à partir de 1971, à l'équipement radar de base constitué d'un LOPAR (*Low Power Acquisition Radar*) d'un TTR (*Target Tracking Radar*) et MTR (*Missile Tracking Radar*) d'un TRR (*Target Ranging Radar*) améliorant notamment la résistance aux contre-mesures électroniques. De plus un HIPAR (*High Power Acquisition Radar*) sera installé sur les sites des Wings Ops respectifs à Nideggen (1969) et Grefrath (1978).
- L'intégration progressive de nos unités dans le réseau NADGE (*NATO Air Defence Ground Environment*) à partir de 1973.
- La mise en place en 1978 d'un programme SAMCAP (*Surface to Air Missiles Capability*) visant à améliorer la manœuvrabilité du missile et à assurer une résistance accrue aux contre-mesures électroniques.
- Ce programme remplacera une première démarche visant à donner au système une capacité ATBM (*Anti-Tactical Ballistic Missiles*).

### Dans le domaine logistique

La mise en place, à partir de 1978, de conserve avec les autres utilisateurs du système, d'un Nike Support Plan visant à la digitalisation de certains composants majeurs du système pour assurer la pérennité du support logistique.

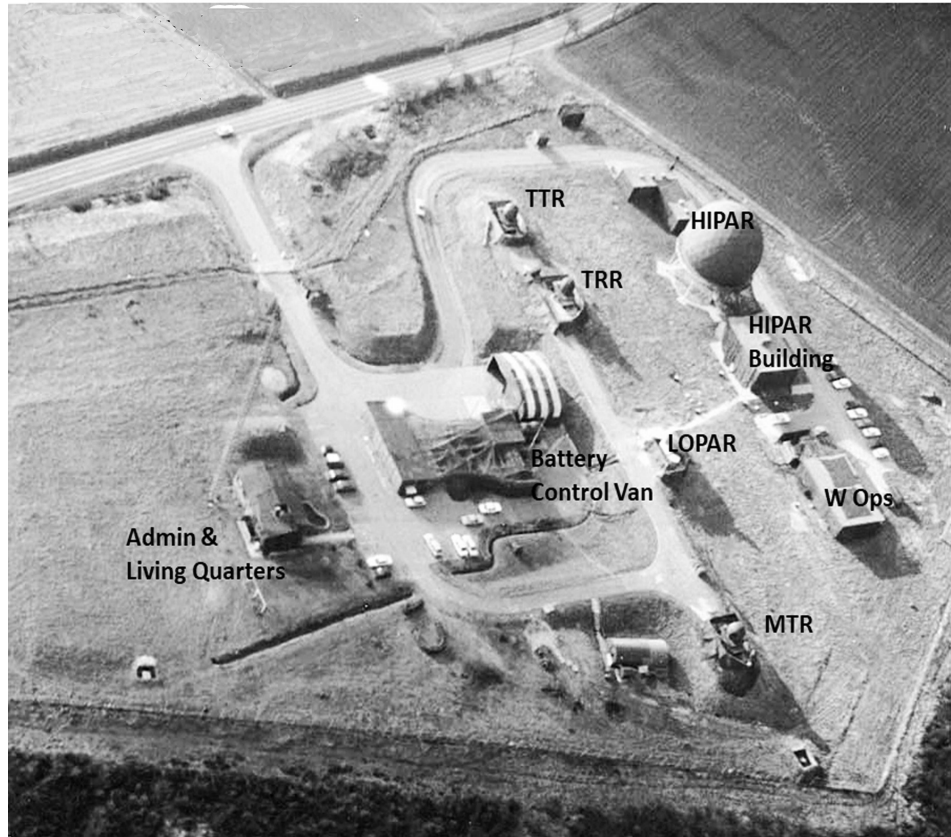
### Dans le domaine de la sécurité

L'implantation à partir de 1980 d'un LRSP (*Long Range Security Program*), programme d'infrastructure visant à améliorer la protection physique des sites disposant d'ogives nucléaires.

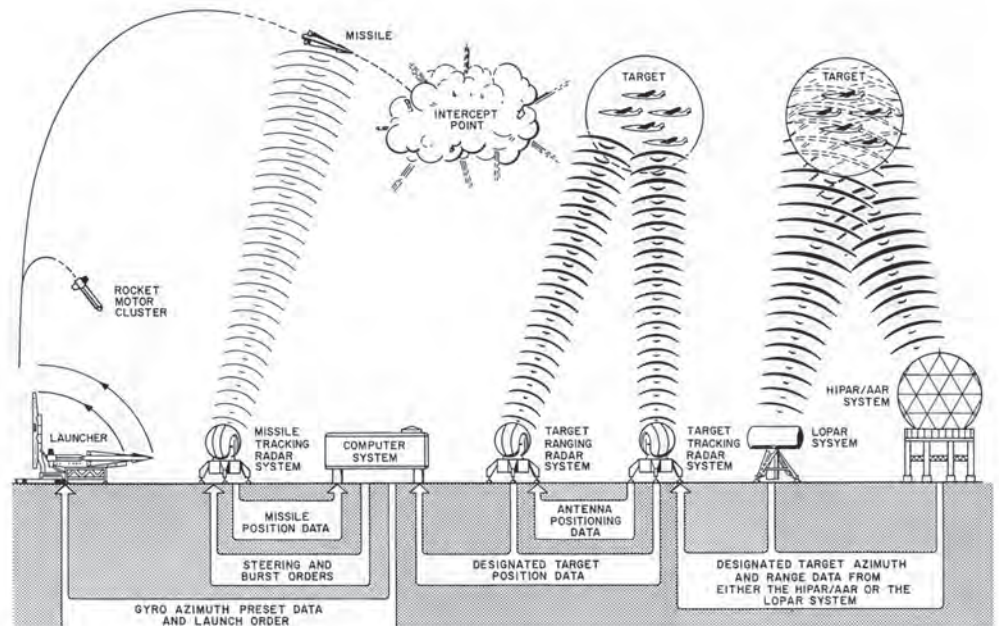
Equipées d'un système d'armes de haute technologie nos unités Nike sensées garantir un haut degré de réactivité seront régulièrement confrontées à des problèmes technico-logistiques et d'ali-



Battery Control Area 56 Sqn and Wing Ops 9 W Msl Grefrath.



How it worked. Chronological interception sequence to read from right to left.

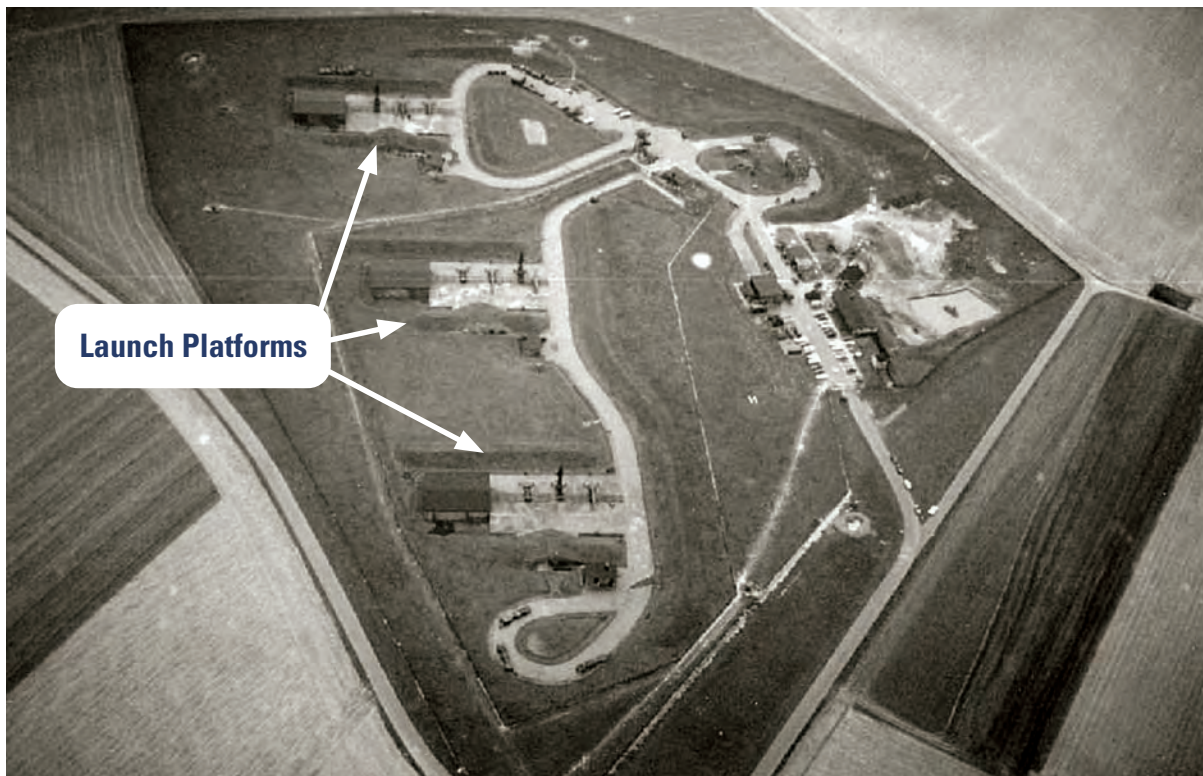


tekorten in gekwalificeerd personeel. De geografische spreiding van de eenheden en de verwijdering van het nationaal grondgebied zijn beperkende factoren waaraan de Staf Luchtmacht zo goed mogelijk wil verhelpen. De ontplooiing van een HSS-1 helikopter om de bedeling van wisselstukken vanuit de Wing Support te versnellen is hiervan een voorbeeld.

Niettegenstaande hun moeilijkheden zullen onze Nike smaldelen zich laten opmerken door hun hoge operationele graad, zowel tijdens de jaarlijkse schietperiodes ASP (*Annual Service Practice*) achter-eenvolgens in de VS en Kreta georganiseerd, als tijdens de tactische evaluaties. De ASP zullen bij meerdere gelegenheden de Stikker- en

mentation en personnel qualifié. La dispersion des sites, l'éloignement du territoire national seront des facteurs contraignants auxquels l'État-major de la Force-Aérienne tentera de répondre au mieux. Le déploiement d'un hélicoptère HSS-1 pour accélérer la distribution des pièces de rechange à partir du Wing de Support en est un exemple.

Nonobstant ces difficultés, nos escadrilles Nike vont se signaler par leur haut degré d'opérationnalité tant au niveau des campagnes de tir annuelles ASP (*Annual Service Practice*) organisées successivement aux États-Unis et en Crète, que lors des évaluations tactiques. Les ASP seront sanctionnées par l'obtention



Launch Control Area 55 Smd Msl.

Spaak trofeeën behalen. Deze onderscheiding belooft de eenheden met de hoogste jaarlijkse schietresultaten van de Nike eenheden in 2ATAF (*Second Allied Tactical Air Force*).

Ook bij de tactische evaluaties zullen de resultaten tijdens de ganse ontplooiing uitzonderlijk goed zijn. In 1966 zal de 13 Wing het beste resultaat behalen van alle Nike 2 ATAF eenheden. De 9 Wing zal op zijn beurt de eerste Nike wing zijn die voor al zijn eenheden samen een 'Rate One - excellent' behaalt in december 1974.

## De ontmanteling

De stabiele situatie die zich vanaf 1978 met de ontplooiing van de acht operationele smaldelen heeft ontwikkeld zal helaas de weerslag ondervinden van de financiële problemen waarmee de Luchtmacht begin jaren 80 wordt geconfronteerd. Deze zijn voornamelijk het gevolg van het programma aankoop F-16 waarin de betalingstermijnen in dollars gebeuren op een ogenblik waarop zijn wisselkoers onophoudelijk toeneemt. Deze situatie, die een drastische vermindering in de vliegreuen voor de gevechtsvliegsmaldelen veroorzaakt, leidt tot een herziening van het Belgisch engagement voor de inzet van de Nike eenheden. Een beslissing die negatief op NAVO niveau wordt onthaald en nog wordt verergerd door de aankondiging dat ons land niet aan het Patriot programma, bedoeld om de Nike op te volgen, zal deelnemen.

Hierdoor wordt een terugtrekkingsplan uitgewerkt voor een geleidelijke ontbinding van de Nike eenheden, bovendien onvermijdelijk geworden door de Patriot beslissing waarvan de NAVO autoriteiten hopen dat die nog herzien zal worden. Te weten:

- twee smaldelen in 1983 (53 en 57)
- twee smaldelen in 1985 (52 en 55)
- twee smaldelen in 1989 (51 en 54)
- twee smaldelen in 1990 (50 en 56)

à plusieurs reprises des trophées Stikker et Spaak, récompensant les unités ayant obtenu les plus hauts scores de l'année.

De même au niveau des évaluations tactiques, les résultats seront exceptionnels tout au long du déploiement. En 1966 le 13 Wing sera reconnu comme ayant obtenu le meilleur résultat de l'ensemble des unités Nike de 2ATAF (*Second Allied Tactical Air Force*). Quant au 9 Wing, il sera le premier wing Nike à obtenir un « Rate One - excellent » pour l'ensemble de l'unité en décembre 1974.

## Le démantèlement

Toutefois la situation qui semblait stabilisée depuis 1978 avec le déploiement de huit escadrilles opérationnelles va subir le contre coup des difficultés financières auxquelles la Force Aérienne va se trouver confrontée au début des années 80. Celles-ci sont principalement la conséquence du coût du programme F-16 dont l'échéancier doit être apuré en dollars à un moment où le cours de cette monnaie est sans cesse à la hausse. Cette situation qui verra une réduction drastique des plans de vol alloués aux escadrilles d'avions de combat conduira à une révision de l'engagement de la Belgique au niveau des unités Nike. Décision perçue négativement au niveau de l'OTAN exacerbée encore par l'annonce faite de la non-participation de notre pays au programme Patriot, système d'armes appelé à prendre la succession du Nike.

C'est ainsi qu'un plan de désengagement, rendu par ailleurs inéluctable par la décision Patriot, que les autorités de l'OTAN espèrent toujours voir revue, est établi, visant à la dissolution progressive des escadrilles Nike à savoir :

- deux escadrilles en 1983 (53 et 57)
- deux escadrilles en 1985 (52 et 55)
- deux escadrilles en 1989 (51 et 54)
- deux escadrilles en 1990 (50 et 56)



Tijdens dit proces zal de Groepering Msl in 1985 een laatste reorganisatie ondergaan. De Groepering wordt een Wing die bestaat uit drie operatiegroepen.

- De 9 Groep Operaties (54 en 56 Smd)
- De 13 Groep Operaties (50 en 51 Smd)
- De Steungroep

In 1987, met het definitief besluit van België om niet aan te sluiten bij het Patriot programma, wordt een hoofdstuk van 30 jaar afgesloten waarin ons land een belangrijke bijdrage leverde aan de NAVO luchtverdediging tijdens de Koude Oorlog.

### Nawoord

Op het hoogtepunt van de ontplooiing van de acht NIKE smaldelen bestond deze Luchtmacht component uit een getal-sterkte van bijna 3400 personeelsleden, waarvan 30% dienstplichtigen. Bovendien, wegens de inplanting van deze eenheden buiten het nationaal grondgebied, werd de Belgische vertegenwoordiging nog uitgebreid met de families.

Verspreid over een front van bijna 200 km, gaan deze NIKE garnizoenen zich zo veel mogelijk aansluiten bij de territoriale organisatie en administratie van de Belgische troepen in de DBR. Deze bestaan uit sectoren, onder-sectoren, plaatsen, enz. De territoriale verantwoordelijkheden stonden in, niet enkel voor de goede werking en het welzijn van de gemeenschap, die zowel uit burgers als uit militairen bestond, maar ook voor de omgang met de Duitse burger-gezagsdragers.

Tot die verantwoordelijkheden behoorden:

- het beheer van de huisvesting voor de families,
- de goede werking van het officieel onderwijsnetwerk (kleuter, basis en middelbaar onderwijs).
- toegang tot medische zorgen, zowel huisbezoeken als ziekenhuizen, georganiseerd door de Medische Dienst,
- het oprichten van sociale-en culturele centra.

Dit is slechts een greep uit de diverse aspecten die toepasselijk zijn voor het gemeenschappelijk sociaal leven in het buitenland.

Naast hun operationele taken in de Nike eenheden waren de officieren dus ook verantwoordelijk om dit sociaal leven in goede banen te leiden.

Het land heeft gedurende de ganse periode van de Nike ontplooiing een belangrijke financiële inspanning moeten leveren om zowel de operationele paraatheid als de omkadering van de gezinnen op peil te houden.

Maar dit gemeenschappelijk leven buiten de landsgrenzen, dat gericht was op de inzet van een belangrijke pijler in het Westers verdedigingssysteem, heeft een zeer speciale '*spirit*' doen ontstaan. Deze spirit, die door sommigen '*The Other Air Force*' werd genoemd, heeft zich geuit in uitmuntende prestaties die in NAVO-kringen unaniem werden gewaardeerd.

Au cours de ce processus, le Groupement Missiles connaîtra en juillet 1985, une dernière réorganisation. Devenant le Wing Missiles il se répartira en trois groupes :

- le 9 Groupe d'opérations (54 et 56 Esc)
- le 13 Groupe d'opérations (50 et 51 Esc)
- le Groupe de support

Avec la décision définitive de la Belgique de ne pas adhérer au programme Patriot prise en 1987 se clôt ainsi un chapitre de 30 années, celui d'une contribution majeure de notre pays à la défense aérienne de l'OTAN à l'époque de la Guerre Froide.

### Postface

Forte de huit escadrilles au moment de son déploiement maximal, la composante Nike mise en place par la Force Aérienne représentait un effectif en personnel totalisant près de 3.400 unités parmi lesquels 30% de miliciens.

Conséquence de l'implantation des escadrilles en dehors du territoire national les chiffres de la présence belge se verront gonflés par l'accueil des familles des militaires dans les différentes garnisons.

Dispersées sur un front de près de 200 km, ces garnisons vont s'imbriquer autant que possible dans l'organisation territoriale des FBA (Forces Belges en Allemagne) et ses entités administratives : secteurs, sous-secteurs, places... Celles-ci étant en charge du bon fonctionnement et du bien-être de ces communautés regroupant civils et militaires ainsi que des relations avec les autorités civiles allemandes.

Au nombre de ces responsabilités, on peut mentionner :

- la gestion des logements pour les familles,
- le bon fonctionnement du réseau d'enseignement officiel mis en place aux niveaux : maternel, primaire et secondaire,
- l'accès aux soins de santé de base et hospitaliers assurés par le Service médical,
- la mise sur pied de centres socio-culturels, pour n'en citer que quelques-unes, bref tout ce qui caractérise la vie sociale d'une communauté.

Cette charge incombera à des officiers issus des unités déployées dans les zones respectives, dont nos unités Nike, et ce, en cumul de leurs attributions opérationnelles.

L'engagement financier du pays tant dans le domaine opérationnel que dans celui de l'encadrement des familles sera substantiel tout au long de la période de déploiement de nos unités Nike.

Mais cette vie en communauté en dehors des frontières, centrée sur la mise en œuvre d'un système d'armes essentiel pour la défense de l'Occident, va générer un « *spirit* » unique au sein de ce que certains appelleront « *The Other Air Force* ». Il se traduira par un niveau d'excellence unanimement reconnu au sein de l'OTAN.

De geschiedenis  
van Marchetti:

L'histoire  
de Marchetti :

# SIAI Marchetti SF-260, 50 years of service in Belgium

Paul Maenhaut

Traduction Jean-Pierre Decock

In ons magazine 2019-4 hebben we u de geschiedenis gebracht van SIAI Marchetti, de constructeur van de SF-260. We hebben u een algemeen beeld gegeven van de diverse toestellen die door deze firma werden ontworpen en gebouwd. Vandaag gaat onze aandacht naar het meest succesrijke toestel dat van de productielijn van SIAI Marchetti is gerold. Dit is wel degelijk de SF-260, het vliegtuig dat ruim 50 jaar geleden door België als trainingstoestel werd aangekocht; eerst door de Burgerluchtvaartschool (BLS), nadien door de Luchtmacht.

Nous avons couvert, dans le magazine magazine 2019-4, l'histoire de SIAI Marchetti, le constructeur du SF-260. Celle-ci brossait le panorama des divers appareils conçus et construits par cette entreprise. Notre attention se focalise aujourd'hui sur l'appareil le plus renommé, parmi tous ceux sortis des chaînes de production de SIAI Marchetti. Il s'agit du SF-260, un avion qui fut, voilà 50 ans, acquis par la Belgique comme avion école d'abord pour l'École d'Aviation Civile (EAC) et ensuite par la Force Aérienne.



Swallows (Coll. Daniel Brackx).



De SIAI-Marchetti SF-260 is een Italiaans licht gewicht vliegtuig dat vooral verkocht wordt als opleidingstoestel aan militaire klanten. Deze driezitter is geschikt voor acrobatie maar kan ook dienen voor toerisme. Het landingsgestel is intrekbaar, het toestel is uitgerust met tiptanks en met een 260 pk motor. Het kan ook uitgerust worden met de nodige instrumenten om 'IFR' te vliegen.

Men noemt het de 'Ferrari van de lucht'; sommige piloten noemen het zelfs 'a little Spit'.



*De allereerste SF-260 s/n 101 gebouwd door SIAI Marchetti.  
Le tout premier SF-260 s/n 101 construit par SIAI Marchetti.*

Van de ongeveer 1000 gebouwde toestellen, zijn er slechts een 180-tal in de burgerluchtvaart verkocht, de meeste hiervan in privé handen. Nochtans gebruikten minstens drie luchtvaartmaatschappijen, Sabena, Alitalia en British Midland Airways het vliegtuig voor de opleiding van hun piloten.

België was het eerste land dat de SF-260 kocht.

Het werd initieel gebouwd in de fabrieken op het vliegveld van Vergiate bij Milaan. Toen SIAI Marchetti in 1997 failliet ging, werd de bouw van de SF-260 overgenomen door AerMacchi in een fabriek op het vliegveld van Venegono, een 20 tal km verder

Le SIAI-Marchetti SF-260 est un avion léger italien vendu principalement comme avion école à des clients militaires. Cet avion triplace apte à l'acrobatie peut également être utilisé comme avion de tourisme. Le train d'atterrissage est rétractable et l'appareil est équipé de réservoirs de bout d'ailes (tip tanks) et propulsé par un moteur de 260 cv. L'avion peut aussi être muni des instruments nécessaires à la pratique des vols aux instruments (IFR).

Surnommé la « Ferrari de l'air », certains pilotes vont même jusqu'à le qualifier de « little Spit ».



*De bewapende versie, verkocht als de SF-260W (van "Warrior"), populair bij kleinere luchtmachten.*

*La version armée SF-260W (« Warrior ») était populaire parmi les plus petites forces aériennes.*

Environ un millier d'appareils fut produit, parmi lesquels seulement 180 pour le civil, la plupart d'ailleurs pour des privés. Trois compagnies aériennes en ont cependant utilisé pour la formation de leurs pilotes.

La Belgique était la première nation à acheter des SF-260.

Le SF-260 était initialement construit dans les usines de Vergiate près de Milan. Lorsque SIAI Marchetti fit faillite en 1997, la construction du SF-260 fut reprise par AerMacchi dans une usine établie sur l'aérodrome de Venegono situé une vingtaine de kilomètres plus loin.



*De constructiehal in Vergiate.*

*Le hall de construction à Vergiate.*

## Het ontwerp

Deze uiterst succesvolle SF-260 is ontstaan uit een ontwerp van de Ingenieur Stelio Frati.

Deze wordt geboren te Milaan op 26 april 1919 en overlijdt op 24 mei 2010. Hij beëindigt zijn studies als ingenieur in 1943. In november 1947 gaat zijn eerste vliegtuig in de lucht; de eenzitter FM.1 'Passero'. Dit toestel blijft echter een prototype, wat ook het geval is met vele van de meer dan 20 vliegtuigen die hij als zelfstandige designer tekent in de volgende zestig jaren. Al zijn ontwerpen hebben hetzelfde profiel; een vliegtuig met strakke lijnen dat een zeer hoge snelheid haalt in verhouding tot de kracht van de motor.

In het begin van de jaren 50 wordt Stelio Frati door Mario Vietri benaderd om een vliegtuig te ontwerpen dat de toen onoverwinbare 'Randome' kan verslaan. Mario Vietri is de stichter van de maatschappij Aviomilano. Frati aanvaardt de uitdaging maar eist dat het vliegtuig in serie zou gebouwd worden. Hij ontwerpt de F8, 'Falco' met houten constructie, die voor het eerst vliegt op 15 juni 1955. Dit vliegtuig wordt een groot succes.

De volgende stap is het bouwen van een vliegtuig met een metalen structuur, wat leidt tot het prototype F-250 (F staat voor Frati). Op 15 juli 1964 werd de eerste vlucht uitgevoerd met de I-RAIE.

Dit prototype wordt gevolgd door twee andere prototypes F-260: I-ALLA (een tijdje in België als OO-LLA) en HB-ELB, met een iets sterkere 260 pk motor. De HB-ELB wordt verkocht aan een Zwitser, maar op 14 april 1968 wordt dit prototype vernietigd bij een ongeval. De I-ALLA vliegt nog steeds als de HB-ELM.

Het is niet Aviamilano die de licentie krijgt om het vliegtuig te bouwen, maar SIAI Marchetti die de productie start en het vliegtuig omdoopt tot SF-260. De 'S' staat voor SIAI Marchetti, de 'F' voor de ontwerper Frati.

De Belgische zakenman, André Delhamende (oudgediende bij Fairey) beschikte over de wereldwijde marketingsrechten (behalve voor Italië) om de SF-260 te promoveren. Hij nodigde de twee testpiloten van SABCA, Bernard Neefs en Serge Martin, uit om zowel de SF-250 als de SF-260 bij Fairey te testen en te



Aviamilano F.8 Falco

## Le développement

Le succès phénoménal du SF-260 est bâti sur un projet de l'ingénieur Stelio Frati.

Il est né à Milan le 26 avril 1919 et est décédé le 24 mai 2010. Il acheva ses études d'ingénieur en 1943. Le premier avion qu'il a conçu a pris l'air en novembre 1947 ; il s'agissait du monoplace FM.1 « Passero ». Cet appareil est demeuré au stade de prototype, ce qui est également le cas de la vingtaine d'avions qu'il a créés et dessinés en tant qu'indépendant au cours des seize ans qui ont suivi. Tous ses projets ont en commun des lignes pures et la capacité d'atteindre une vitesse élevée, par rapport à la puissance de leur moteur.

Stelio Frati fut approché par Mario Vietri au début des années 50 afin de concevoir un avion capable de battre l'invincible « Randome » de l'époque.. Mario Vietri était le fondateur de la société Aviamilano. Frati relève le défi mais exige que l'avion soit construit en série. Il conçoit le F8 « Falco » ; un appareil construit en bois qui effectue son premier vol le 15 juin 1955. Cet avion sera un grand succès.

L'étape suivante fut la construction d'un avion métallique, à savoir le prototype F-250 (F pour Frati).

Ce prototype fut suivi de deux autres : F-260 I-ALLA (en Belgique un certain temps en tant que OO-LLA) et HB-ELB grés d'un moteur un peu plus puissant (260 CV). Le HB-ELB fut vendu à un Suisse, mais ce prototype fut accidenté et détruit le 14 avril 1968. Le I-ALLA vole toujours en tant que HB-ELM.

La licence de construction ne fut pas cédée à Aviamilano mais bien à SIAI Marchetti qui en lança la production en tant que SF-260, le « S » pour SIAI Marchetti et le « F » pour son concepteur, Frati.

C'est l'homme d'affaires belge André Delhamende (ancien de chez Fairey) qui détenait les droits de commercialisation du SF-260 au plan mondial (excepté l'Italie). Il sollicite la collaboration des deux pilotes d'essai Serge Martin de la SABCA et Bernard Neefs de chez Fairey qui testèrent l'appareil et qui en firent la démonstration et même la promotion de l'hydravion



Het eerste prototype F-260 I-ALLA. Le premier prototype F-260 I-ALLA.



demonstreren. Ze voerden vliegdemostraties uit, alsook met het watervliegtuig 'Riviera', dat gecommmercialiseerd werd door Marchetti. Men kon hun vliegkunsten bewonderen tijdens diverse luchtvaartevenementen, zowel in België als in het buitenland.

### 7 november 1965: Het ongeluk met het prototype F-250

Bij een van die demonstraties zou Bernard Neefs op een ongelukkige manier om het leven komen tijdens de voorbereiding van de luchtvaartshow van Genua.

Volgens het verslag in een Italiaanse krant stijgt Bernard op met een F-250 (de krant noemt het een 'Super Falco 250') om 10.15 u om enkele oefeningen te doen ter voorbereiding van de luchtvaartshow in de namiddag. Toen hij rond 10.40 u wou landen wordt hem gevraagd om de nadering te onderbreken om een DC-8 van Alitalia te laten landen. Wachtend op de toelating om te landen voert Bernard een zigzag figuur uit, 'full flaps, landing gear down', aan zeer lage snelheid. Tijdens dit manoeuvre komt het vliegtuig te dicht bij Cornigliano, dat op een berg ligt. Daar wordt hij gegrepen door een wervelwind, veroorzaakt door het reliëf. De turbulentie en luchtstromingen zijn er bijzonder sterk en onvoorspelbaar en wegens zijn lage snelheid en hoogte heeft hij onvoldoende marge om de hevige wervelingen op te vangen. Het vliegtuig stort neer op de achterliggende spoorlijn en vliegt in brand. Bernard is op slag dood, van het vliegtuig blijft enkel nog een vleugel intact.

Hij laat vier kinderen en een echtgenote na. Het triestig nieuws wordt telefonisch overgebracht door Serge Martin, die Neefs vergezelde in Genua en die de SIAI S-205 demonstreerde tijdens de show.

Riviera commercialisé par Marchetti. Ils démontrèrent à plusieurs reprises et avec virtuosité les qualités des SF-250 et 260, tant en Belgique qu'à l'étranger.

### 7 novembre 1965: la perte du prototype F-250

Bernard Neefs se tua de manière malheureuse lors de la répétition de sa démonstration pour le meeting de Gênes.

Le compte-rendu publié dans un journal italien mentionne que Bernard Neefs a décollé avec le F-250 (que le quotidien identifie comme « Super Falco 250 ») à 10h15 pour récapituler quelques exercices en préparation au meeting aérien du lendemain. Tandis qu'il se préparait à atterrir vers 10h40, la tour de contrôle lui a demandé d'interrompre son approche pour permettre l'atterrissage d'un DC-8 d'Alitalia. Dans l'attente de l'autorisation d'atterrir, Bernard Neefs a volé en zigzag à très basse vitesse, train d'atterrissage et volets sortis au maximum. En réalisant cette figure, l'avion s'est trop rapproché de Cornigliano perché sur une colline et a été pris dans des remous causés par le relief. Les turbulences et les rafales d'air y sont particulièrement violentes et imprévisibles et, du fait de sa faible vitesse et de sa basse altitude, la marge de manoeuvre pour éviter les tourbillons était extrêmement réduite. L'avion s'est abattu sur une voie ferrée et a pris feu. Bernard Neefs est mort sur le coup et, de l'avion, il ne restait qu'une aile intacte.

Il laissait quatre orphelins et une veuve ; la triste nouvelle fut téléphonée par Serge Martin qui accompagnait Bernard Neefs à Gênes et présentait le SIAI S-205 pendant le show.

*Bernard Neefs.  
(Coll. Daniel Brackx)..*



*Het enige prototype F-250 I-RAIE. L'unique prototype F-250 I-RAIE*



## 1968: België opteert voor de S260

Zowel de Burgerluchtvaarschool (BLS) van SABENA als de Belgische LuM kijken in het midden van de jaren 60 uit naar een nieuw toestel om respectievelijk de Tiger Moth en de SV-4b te vervangen. De studie om een nieuw opleidingsvliegtuig aan te kopen werd bekend gemaakt op 21 februari 1968. Er werden vijf kandidaturen onderzocht en geëvalueerd van april tot juni 1968.

De keuze voor de SF-260 werd aangekondigd op 6 september 1968.

### 11 oktober 1968: de eerste SF-260 in de Sabena-school (BLS/EAC)

Enkele instructeurs van de BLS hadden voor de aankoop al met een SF-260 bij SIAI in Milaan gevlogen. Er werden ook al enkele vulgarisatievluchten uitgevoerd door leerlingen van de 16e Promotie. Na de grondige evaluaties volgden onder meer aanpassingen van de cockpit. Hendels voor gas, schroefstand en mengsel werden verplaatst van het instrumentenbord naar een console tussen leerling en instructeur.

Op 17 september 1968 wordt de eerste SF-260 van de BLS/EAC geregistreerd in België als de OO-SMA; het vliegtuig wordt geleverd op 11 oktober 1968. Er worden er nog zes andere geregistreerd in 1968, twee in 1970 en de vier in 1972. De 13 toestellen worden gestationeerd in Grimbergen.



*De eerste SF-260 van BLS.  
Le premier SF-260 de l'EAC.*

De school leidt ook Marokkaanse leerlingen op tot lijnpiloot en in februari 1989 wordt de vloot nog versterkt door twee Marokkaanse geregistreerde toestellen. Ze blijven echter bijna ongebruikt staan in Zaventem.

Vijf vliegtuigen worden door ongelukken vernield tijdens hun BLS/EAC loopbaan. Van twee hiervan worden later opnieuw één toestel gemaakt en uiteindelijk terug door de BLS/EAC overgekocht. Een derde vliegtuig werd nadien ook hersteld, verkocht in Burkina-Fasso maar vliegt nu in Frankrijk.

Tijdens de BLS periode vielen een dode en een gewonde te betreuren.

In 1989 schrapt de toenmalige minister van verkeerswezen, Jean-Luc Dehaene, de werkingskosten van de school; de BLS houdt op te

## 1968 : la Belgique opte pour le SF-260

L'École d'Aviation Civile (EAC) autant que la Force Aérienne étaient à la recherche d'un avion école à la fin des années soixante afin de remplacer, respectivement, les Tiger Moth et les SV-4b. Une étude visant l'acquisition d'un nouvel avion d'entraînement fut rendue publique le 21 février 1968. Cinq candidatures furent examinées et évaluées d'avril à juin 1968.

Le choix du SF-260 fut signifié le 6 septembre 1968.

### 11 octobre 1968 : arrivée du SF-260 à l'école Sabena (BLS/EAC)

Avant l'achat des SF-260, quelques instructeurs de l'EAC en avaient déjà tâté chez SIAI à Milan. Quelques vols d'accoutumance avaient aussi été effectués par des élèves de la 16<sup>e</sup> promotion. Certaines modifications, notamment au niveau du cockpit, résultèrent de l'évaluation approfondie de l'appareil. Les manettes de gaz, de réglage du pas d'hélice et du contrôle du mélange air-essence ont été transférées du tableau de bord vers une console centrale aisément accessible par l'élève et l'instructeur.

Le premier SF-260 de l'EAC/BLS fut immatriculé OO-SMA au registre belge le 17 septembre 1968; l'avion a été livré le 11 octobre 1968. Six autres ont été immatriculés en 1968, deux en 1970 et quatre en 1972. Les treize appareils furent basés à Grimbergen.



*Een van de Marokkaanse toestellen.  
Un des appareils marocains.*

L'école a également formé des pilotes de ligne marocains, ce qui explique que la flotte fut renforcée en février 1989 de deux avions immatriculés au Maroc. Quasi inutilisés, ils resteront au sol à Zaventem.

Cinq appareils furent détruits accidentellement durant leur service à l'EAC/BLS. Deux des appareils accidentés permirent de ressusciter un nouvel avion qui fut racheté et reprit ensuite du service à l'EAC/BLS. Un troisième avion accidenté fut également réparé, vendu au Burkina-Fasso et celui-ci vole actuellement en France.

Durant toute la durée du service du SF-260 à l'EAC/BLS, il n'y eut à déplorer qu'un accident mortel et un blessé.

En 1989, le Ministre des communications Jean-Luc Dehaene cesse de subventionner les frais de fonctionnement de l'école et,



bestaan. In 1990 wordt de Belgian Aviation School opgericht (BAS), alsook de Sabena Flight Academy (SFA.) De praktijkopleiding wordt nu verplaatst naar de Verenigde Staten en de Marchetti's worden overbodig. Via de BAS worden acht toestellen verkocht, waaronder de twee Marokkaanse. Ze worden opgekocht door een Amerikaan en overgevlogen naar de States nadat het Grimbergs onderhoudsbedrijf Rodo een extra brandstoftank heeft ingebouwd. Twee andere toestellen vertrekken naar Denemarken met de bedoeling er een air combat programme mee te starten. Eén toestel wordt in België verkocht.

Van de verkochte vliegtuigen zijn er nadien zes verongelukt waarbij minstens drie doden en één zwaar gewonde te betreuren vielen. Slechts vier van die toestellen zijn nog vliegwaardig, waarvan drie in de USA en één in Frankrijk. De OO-SME van Sabena die verkocht werd aan de USA als N-260NE is wel terug in België waar het momenteel gerestaureerd wordt.

### November 1969: de 1<sup>ste</sup> SF-260 in de Belgische Luchtmacht

In januari 1969 worden drie luchtmachtpiloten, Kol VI Roger Taymans, Maj VI Marcel Terrasson en Maj VI Jacques Dewaelheyns, naar Vergiate gestuurd. Ze voeren er meerder testen uit en vragen om aanpassingen aan te brengen volgens de vereisten van de Belgische Luchtmacht. In tegenstelling tot de burgerluchtvaart zet men de piloot in de rechter zetel. Bij de opleiding zit de instructeur links, de leerling zit rechts.

Een van de belangrijke wijzigingen was de constructie van een groter staartvlak dat moest toelaten om de geschiktheid voor acrobatie te verbeteren. Aldus werd de SF-206 aangepast voor basis training, acrobatie, tolvlucht, instrument- en nachtvliegen, navigatie en formatie vliegen.

par conséquent, l'EAC/BLS cesse d'exister. La Belgian Aviation School (BAS) est constituée en 1990 ainsi que la SABENA Flight Academy (SFA). La formation pratique est dès lors transférée aux USA, rendant les Marchetti redondants. Huit avions sont vendus par l'entremise de la BAS, dont les deux marocains, à un citoyen américain et convoyés en vol aux États-Unis après installation d'un réservoir de carburant supplémentaire par la firme Rodo établie à Grimbergen.

Trois appareils sont vendus en Belgique. Deux à l'Aéro-club Sanicole de Léopoldsborg ; ils ont été revendus en 2010 au Danemark dans l'optique de lancer un air combat programme avec ceux-ci. Le troisième a été vendu en Belgique à un propriétaire privé.

Parmi les avions vendus, six furent ultérieurement accidentés, entraînant la mort d'au moins trois personnes et blessant sérieusement un autre individu. Seuls cinq des avions du contingent initial sont encore en état de vol, dont trois aux USA, un en France et un en Grande-Bretagne. Le OO-SME de la SABENA vendu aux USA comme N-260ME est effectivement de retour en Belgique pour une révision actuellement en cours.

### Novembre 1969 : arrivée du premier SF-260 à la Force Aérienne belge

Trois pilotes de la Force Aérienne, le Colonel Aviateur Roger Taymans, le Major Aviateur Marcel Terrasson et le Major Aviateur Jacques Dewaelheyns, ont été envoyés à Vergiate en janvier 1969. Ils y ont effectué une batterie de tests et demandèrent d'appliquer les adaptations exigées par la Force Aérienne. Contrairement à ce qui se passe dans le civil, le pilote prend place dans le siège de droite. Lors des vols d'apprentissage, l'instructeur occupe le siège de gauche et l'élève celui de droite.



*De eerste SF-260M in formatie met zijn voorganger.  
(Coll H. Sermon via D. Brackx)*

*Le premier SF-260M en formation avec son prédécesseur.*

## SIAI Marchetti SF-260, 50 years of service in Belgium

De toestellen waren echter onvolledig uitgerust om volgens de IFR regels van de burgerluchtvaart te opereren. Wel konden NDB en GCA naderingen getraind worden in het luchtruim dat toegewezen was aan de militairen.

Het contract voor de aankoop van de 36 toestellen wordt getekend in februari 1969. Het eerste aangepaste toestel, de SF-260M (M stond voor Military), de ST-01, doet zijn eerste vlucht op 11 juli 1969 met aan het stuur een Italiaanse testpilot. De toestellen worden gestationeerd in Goetsenhoven. Speciaal voor hen wordt een betonnen startbaan aangelegd die klaar is op 31 mei 1970.

De ST-01 wordt uiteindelijk aan de Belgische autoriteiten overhandigd in november 1969. Tijdens een officiële plechtigheid in mei 1970 in Goetsenhoven wordt de ST-01 gedoopt door mevrouw Ceuppens. Dit gebeurde in de aanwezigheid van haar echtgenoot, de Stafchef van de Luchtmacht en diverse militaire en burgerlijke overheden.

De laatste levering van de eerste bestelling, de ST-36, gebeurt op 22 juni 1972.

SIAI Marchetti is ondertussen een afdeling geworden van Agusta dat op zijn beurt nu een afdeling is van Leonardo.

In 1992 worden negen toestellen bijgeleverd van het type SF-260D. De ST-40 tot de ST-48.



*Een SF-260D met zijn livree '50 jaar Luchtmacht'.*

*Un SF-260D dans sa livrée « 50 ans de service à la FAé ».*

Het verschil met de SF-260M was een andere motor en een aantal aanpassingen, zoals een centrale 'emergency canopy release handle', korter neuslandingsgestel, versterking aan de vleugels, herzien van het elektrisch systeem, zwaarder 'Take Off Weight'.

Later werden sommige van deze toestellen omgedoopt tot de SF-260M+ (naar analogie met de Alphajet benaming) en ondergingen een avionics update (GPS ipv ADF, nieuwe COM1 & transponder).

De SF-260D werd ook uitgerust om volgens de burger IFR-regels te vliegen, o.a. om, in het kader van de gelijkstelling van de vliegvergunningen, sommige militaire piloten de kans te geven om een IFR-examen af te leggen op een militair vliegtuig.

In 1996 wordt de basis van de SF-260 overgeplaatst naar Bevekom. Daar zijn nu twee smaldelen gevestigd, het 5<sup>de</sup> en het 9<sup>de</sup>. Het 5<sup>de</sup>

Une des modifications majeures fut d'agrandir la dérive afin d'améliorer les manœuvres acrobatiques. Le SF-260 fut ainsi adapté à l'instruction primaire, l'acrobatie, la vrille, le vol de nuit et aux instruments, la navigation et le vol en formation.

Les appareils n'étaient pas totalement équipés pour voler conformément aux règles IFR telles qu'imposées dans l'aviation civile. L'entraînement aux approches par NDB et GCA était toutefois permis dans les zones concédées aux militaires.

Le contrat d'achat de 36 appareils fut signé en février 1969. Le premier appareil modifié, le SF-260M (M pour Military) ST-01, a subi son vol d'essai initial le 11 juillet 1969 avec un pilote d'essai italien aux commandes. Les appareils étaient basés à Gossoncourt. Des pistes en béton furent spécialement aménagées pour les nouveaux avions et celles-ci devinrent disponibles le 31 mai 1970.

Le ST-01 fut remis aux autorités belges en novembre 1969. Le ST-01 fut baptisé par Madame Ceuppens lors d'une cérémonie officielle qui s'est tenue en mai 1970. Celle-ci s'est déroulée en présence de son époux, chef d'État-major de la Force Aérienne, ainsi que d'autres personnalités civiles et militaires.

Le dernier appareil de la première commande, le ST-36, fut livré le 22 juin 1972.

SIAI Marchetti a, entre-temps, été absorbée par Agusta qui est à son tour devenue une filiale de Leonardo.

Neuf appareils du type SF-260D furent livrés en 1992 et immatriculés ST-40 à ST-48.

La différence ce ceux-ci avec le SF-260M résidait dans un moteur différent ainsi qu'une série d'adaptations telles qu'une manette centrale de largage de la canopée, la jambe de roue de nez raccourcie, le renforcement des longerons d'aile, des circuits électriques rénovés et une masse au décollage plus importante.

Certains appareils furent ultérieurement baptisés SF-260M+ (par analogie aux Alphajet), car bénéficiant d'une mise à jour en matière d'avionique (GPS au lieu d'un ADF, nouveaux COM1 & transpondeur).

Le SF-260D fut également mis en conformité pour les vols IFR dans le civil, entre autres pour permettre l'équivalence des licences



## SIAI Marchetti SF-260, 50 years of service in Belgium

doet de opleiding van de jonge piloten, het 9<sup>de</sup> staat in voor de inzet van de SF-260 voor de stafpiloten die hun vliegvaardigheden op dit type onderhouden.

In de loop der jaren werden verschillende demonstratieteams opgericht. Het begon met een duo in 1973, de 'Swallows', maar door het uitbreken van de economische crisis in 1981 werd dit team stopgezet.

In 2008 werd 'Hardship Red' opgericht, om in 2010 hervormd te worden tot de huidige 'Red Devils'.

In totaal van 13 vliegtuigen werden door ongevallen vernield. Er vielen vijf doden (in drie ongevallen), één zwaar- en drie lichtgewonden te betreuren. Al de andere vliegtuigen zijn nog steeds operationeel in de Luchtmacht.

de pilotes militaires avec celles du civil en favorisant la réussite de l'examen IFR par les pilotes de la Force Aérienne sur un avion militaire.

Le port d'attache des SF-260 a été déplacé à Beauvechain. Deux escadrilles y sont basées, la 5<sup>e</sup> et la 9<sup>e</sup>. La 5<sup>e</sup> assure la formation des jeunes pilotes, tandis que la 9<sup>e</sup> gère les vols sur SF-260 effectués par des pilotes affectés à l'état-major.

Diverses équipes de démonstration furent mises sur pied au fil des ans. Il y eut d'abord le duo des « Swallows » en 1973, mais la crise économique de 1981 a provoqué l'arrêt de ce duo.

Les « Hardship Red » sont apparus en 2008 et se sont mués en 2010 en patrouille des Diables Rouges ou « Red Devils » toujours opérationnelle à l'heure actuelle.

*De Red Devils klaar voor hun demonstratie tijdens de viering van de 50<sup>ste</sup> verjaardag.*

*Les Red Devils prêts pour leur démonstration lors de la commémoration du 50<sup>e</sup> anniversaire.*



## Andere SF-260's in België

De Belgische ondernemer Mr. Delhamende zocht piloten om vliegtuigen naar de bestemming te brengen en deel te nemen aan grote internationale meetings. Zo werd de patrouille 'Les Fenecs' opgericht, bestaande uit piloten van de Belgische Luchtmacht die hun vrije tijd de opdrachten uitvoerden.

Zo vlogen zij toestellen over naar heel wat landen, zoals Zambia, Zaïre en Singapore. Op een zending naar Singapore is op 7 december 1971 een van de toestellen verongelukt waarbij twee Belgische piloten, Robby de Bruin en Roger Fagnoul, omkwamen. Ter gelegenheid van de 50<sup>ste</sup> verjaardag zullen we in 2021 een volledig artikel wijden aan dit ongeval.

Au total, treize avions ont été détruits lors d'accidents, faisant cinq décès (pour trois accidents), un blessé grave et trois blessés légers.

Tous les autres avions sont toujours opérationnels au sein de la Force Aérienne.

## Les autres SF-260 en Belgique

L'agent belge, M. Delhamende, recrutait des pilotes afin de convoier des avions à destination ou participer à des meetings internationaux. C'est ainsi que fut créé la patrouille « Les Fenecs » composée de pilotes de la Force Aérienne belge qui effectuaient leurs missions durant leur temps libre.

*Enige luchtwaardige SF-260 in privé in België.*

*Le seul SF-260 privé en état de vol en Belgique.*



In de loop der jaren zijn er nog verschillende SF-260's in privé handen gekomen. Ook hier zijn er een paar van verongelukt, waarbij in totaal vijf dodelijke slachtoffers te betreuren vielen. Momenteel behoort nog slechts één exemplaar dat luchtwaardig is toe aan een privé eigenaar.

Vaak werden SF-260's in België tijdelijk geregistreerd. Zoals bijvoorbeeld de serie OO-HH. voor Zaïre en OO-XB. voor Sri Lanka.

### 3 juli 1983: zending met 9 SF-260's Italië – Chicago

Zoals beschreven in ons magazine 2019-4, voerde in juli 1933 een formatie 24 luchtboten Marchetti's S.55 de 'Decenale' uit naar de wereldtentoonstelling in Chicago ter gelegenheid van het toen tienjarig bestaan van de Koninklijke Italiaanse Luchtmacht.

Ter herinnering hieraan heeft een formatie van negen Marchetti's SF-260 op 3 juli 1983 deze 'Decenale' zending overgedaan langs dezelfde route van 50 jaar geleden. Ook twee piloten van de 'Frecce Tricolori', Cdt. Angelo Boscolo en Vincenzo Soddu, maakten deel uit van deze formatie. Diegenen onder ons die nog bij Volare in Italië gevolgen hebben, kennen hen ook als collega op Airbus.

Er werden onderweg airshows gegeven in Reykjavik, Montreal, Freeport en Chicago.

Op 6 augustus 1983 nam één van de vliegtuigen deel aan de airshow in het mythische Oshkosh, de grootste bijeenkomst van 'general aviation' vliegtuigen ter wereld. Tijdens deze show verongelukt spijtig genoeg het vliegtuig waarbij de piloot zwaar gewond werd en enkele dagen later overleed in het ziekenhuis.

### De opvolgers van de SF-260

In 1981 ontwierp Marchetti een opleidingsvliegtuig S-211 met jet motoren. Op 10 april 1981 deed dit zijn eerste vlucht. Het toestel werd echter geen groot succes. Er werden er ongeveer een zestigtal van gebouwd en verkocht aan de luchtmachten van de Filipijnen, Haiti en Singapore, Bourkino Fasso en Zambia. Er zijn geruchten dat het Italiaanse Acrobatsch team 'Frecci Tricolore' zou overschakelen naar dit type.

In 1987 ontwierp Ingenieur Frati Stelio de F-1300 Squalus, die op 30 april zijn eerste vlucht deed. Het ontwerp werd gekocht door de Belgische Firma Promavia en werd gesteund door de Belgische regering. Er werd gehoopt dat de Belgische Luchtmacht en de BLS/



Ils ont convoyé des avions en vol vers plusieurs pays tels que la Zambie, le Zaïre, et Singapour. Au cours d'une mission vers Singapour le 7 décembre 1971, un des appareils a été accidenté entraînant la mort de ses deux pilotes belges, Robby de Bruin et Roger Fagnoul. Nous allons publier le récit complet de cet événement en 2021 à l'occasion du cinquantième anniversaire de l'accident.

Plusieurs SF-260 ont été acquis par des civils au fil des ans. Ici aussi, plusieurs accidents sont à déplorer pour un bilan global de cinq morts. Il n'y a, pour l'instant, qu'un seul exemplaire appartenant à un privé qui soit en état de vol.

De nombreux SF-260 furent immatriculés temporairement en Belgique tels que, par exemple, dans la séquence OO-HH, pour des avions exportés au Zaïre et OO-XB pour ceux destinés au Sri Lanka.

### 3 juillet 1983 : neuf SF-260 en mission Italie – Chicago

Comme dit dans le magazine 2019-4, une formation de 24 hydravions Marchetti S.55 a effectué le raid de la « Decenale » vers l'exposition mondiale de Chicago en juillet 1933 à l'occasion des dix ans d'existence de l'aviation royale italienne.

En mémoire de ce raid, une formation de neuf Marchetti SF-260 a réitéré ce vol de la « Decenale » le 3 juillet 1983 en suivant la même route que 50 ans plus tôt. Deux pilotes des « Frecce Tricolori », les Commandants Angelo Boscolo et Vincenzo Soddu, faisaient partie de cette formation. Ceux d'entre nous qui ont volé chez Volare en Italie les ont également eu comme collègue sur Airbus.

La formation a participé à des meetings aériens en cours de route à Reykjavik, Montréal, Freeport et Chicago.

Le 6 août 1983, l'un des avions a participé au mythique meeting d'Oshkosh, le plus grand rassemblement du monde en termes de « general aviation ». L'avion a malheureusement été accidenté lors de ce show et son pilote grièvement blessé est décédé quelques jours plus tard à l'hôpital.

### Les successeurs du SF-260

En 1981, Marchetti a développé l'avion école S-211 avec moteurs à réaction. Il fit son premier vol le 10 avril 1981. Ce ne fut pas un grand succès, une soixantaine d'appareils étant vendus aux forces aériennes de Haïti, de Singapour, du Burkina Fasso, des Philippines et de la Zambie. La rumeur prétendait que la patrouille acrobatique des Frecce Tricolori allait adopter le type.

En 1987, Stelio Frati conçut le F-1300 Jet Squalus, lequel effectua son premier vol le 30 avril. Ce projet fut acquis par la société belge Promavia qui reçut le soutien du gouvernement belge. Des commandes de la Force Aérienne et de l'EAC/BLS étaient espérées dans le cadre du remplacement des SF-260, mais l'appareil ne donna pas satisfaction. D'autres tentatives virent le jour afin de vendre l'avion à l'étranger, mais toujours sans succès. Promavia fut finalement déclarée en faillite. Il n'en subsiste qu'un seul exemplaire toujours opérationnel au Canada.

*Decenale SF-260 team.*





*F-1300 Jet Squalus, Le Bourget, 1989 (coll. D. Brackx)*



*Marchetti S-211*

EAC het zouden kopen als vervanger van de SF-260, maar het toestel voldeed niet aan alle vereisten. Er werden nog verschillende pogingen ondernomen om het toestel in buitenland te verkopen, maar ook hier zonder succes. Promavia werd uiteindelijk failliet verklaard en het bleef dus slechts bij één enkel prototype, dat momenteel nog ergens in Canada staat.

De Belgische Luchtmacht is dus nog steeds op zoek naar een waardige opvolger voor de nu reeds legendarische SF-260. Hieronder vindt men een paar recente ontwikkelingen vanwege de Italiaanse constructeur.

In 1980 werd de eerste vlucht gemaakt met het type SF-260 TP die een turboprop motor kreeg van 350 pk. Dit trainingsvliegtuig is in gebruik in de Italiaanse luchtmacht.

En in januari 2013 werd door Alenia Aermacchi een versie gemaakt met een 'glass cockpit'.

La Force Aérienne belge est donc toujours à la recherche d'un successeur valable au désormais légendaire SF-260. Quelques développements récents du constructeur italien figurent ci-après.

Le premier vol du type SF-260 TP eut lieu en 1980 ; celui-ci était gréé d'un turbopropulseur développant 350 CV. Cet avion école est, entre autres, utilisé par la force aérienne italienne.

En janvier 2013, Alenia Aermacchi a produit une version « glass cockpit ».

*SF-260TP*



*Glass cockpit.*



### Eindbeschouwing van de redactie

*In deze twee artikelen over de geschiedenis van de bouw van de SF-260, en het gebruik van dit prachtig lesvliegtuig in ons land, hebben we ons beperkt tot algemeenheden. Over het ganse verhaal van 50 jaar Marchetti in België kan wellicht een lijvig boek geschreven worden. We hebben ons niet laten verleiden tot details maar willen toch een uitzondering maken. Ter gelegenheid van de 50<sup>ste</sup> verjaardag van het gebeuren, brengen we onze leden volgend jaar het dramatisch verhaal van het ongeval in Irak tijdens een ferry flight van een SF-260 van Milaan-Vergiate naar Singapore. Hierbij kwamen twee ervaren luchtmachtpiloten, Robby de Bruin en Roger Fagnoul, om het leven. Dit artikel is voorzien in ons VTB magazine einde 2021.*

### Considérations finales de la rédaction

*Dans les deux articles relatant l'histoire du constructeur du SF-260 et de l'utilisation de ce superbe appareil dans notre pays, nous nous sommes limités aux généralités. L'histoire des 50 ans Marchetti en Belgique nécessiterait bien tout un ouvrage. Nous avons essayé de ne pas nous perdre dans des détails mais souhaitons néanmoins faire une exception. À l'occasion du 50<sup>e</sup> anniversaire de l'évènement, nous rappellerons le dramatique accident en Irak d'un SF-260 lors d'un ferry flight de Milan-Vergiate vers Singapour. Deux pilotes expérimentés de la Force Aérienne ont perdu la vie dans cet accident : Robby de Bruin et Roger Fagnoul. Cet article est prévu dans notre magazine en fin d'année 2021.*

# NIKE's BAF surface-to-air missiles during the Cold War

