



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

# VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

SENIOR AVIATORS'  
ASSOCIATION

IN DIT NUMMER / DANS CE NUMÉRO

## Aviation in Congo

Top Secret Mission

UNHAS (V)

United Nations Humanitarian Air Service

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

“Many thanks to the Kurds... !”



N° 2-2022

43<sup>ste</sup> jaar  
april-mei-juni

43<sup>ème</sup> année

avril-mai-juin

Driemaandelijks

Trimestriel

P605174

ISSN 2466-8923

## Cotisations - Lidgelden

VTB uniquement	VTB + MdA*
Enkel VTB	VTB + HdV*
<b>Belgique - België</b>	
Membres Leden	€ 30,00
	€ 40,00
Veuves Weduwen	€ 15,00
	€ 25,00
<b>Etranger - Buitenland</b>	
Membres Leden	€ 40,00
	€ 50,00
Veuves Weduwen	€ 20,00
	€ 30,00
<b>Webzine - Belgique &amp; étranger - België &amp; buitenland</b>	
Membres Leden	€ 25,00
	€ 35,00
Veuves Weduwen	€ 12,50
	€ 22,50

\*MdA / HdV: Maison des Ailes / Huis der Vleugels

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

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

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

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

Afin d'éviter des frais de rappel et de faciliter la tâche des trésorier et secrétaire, il vous est demandé de renouveler automatiquement votre cotisation avant le 1<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.**

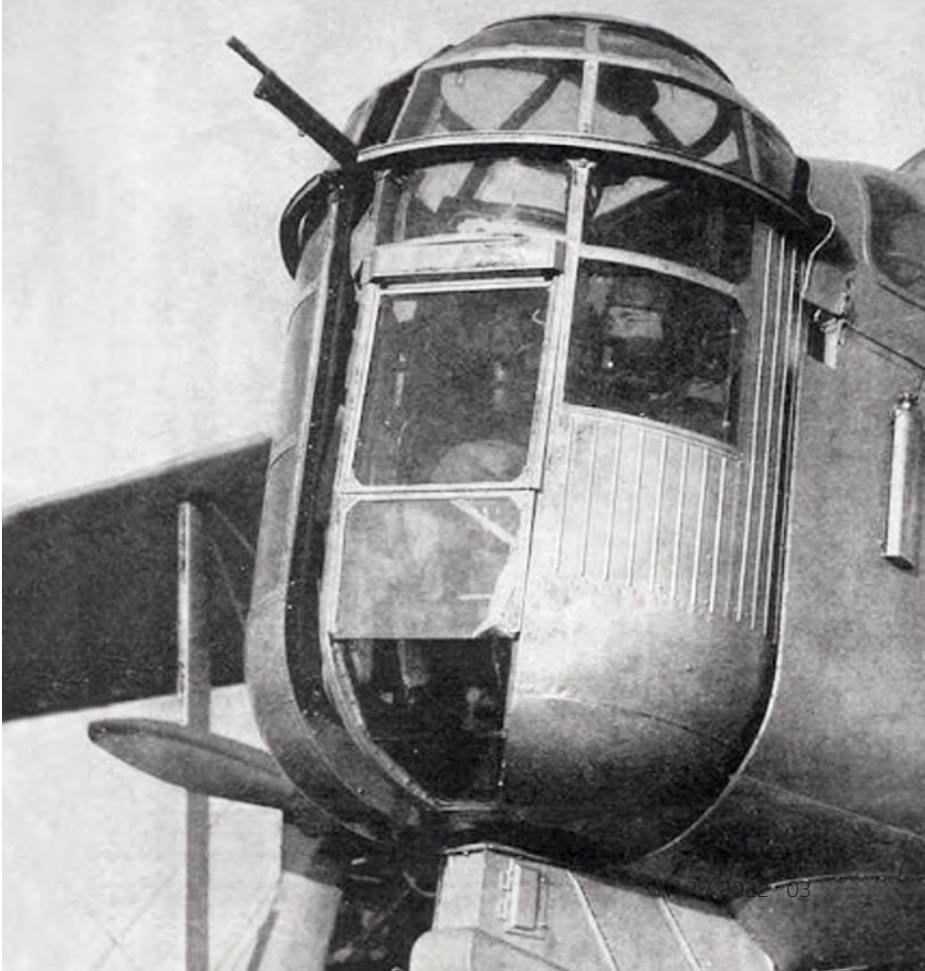
*Om herinneringskosten en extra werk voor de penningmeester en secretaris te voorkomen, willen we u vragen uw lidmaatschap automatisch te hernieuwen voor 1 januari. Een permanente betaalopdracht aan uw bank maakt het gemakkelijker om dit niet meer te vergeten...*

## Inhoud van magazine 2-2022

Het woordje van de voorzitter	04
Welkom aan nieuwe leden	06
Overlijdens	06
Agenda	07
Uitnodiging golftoernooi "Pelle" Dardenne 2022	08
Lunch Luchtvaartmuseum	09
De luchtvaart in Congo na de onafhankelijkheid in 1960	10
Top Secret Mission	21
United Nations Humanitarian Air Service (UNHAS) - V	29
De evolutie van de vliegtuigbewapening - II	40
"Many thanks to the Kurds...!"	50
Andrée de Jongh	60

## Sommaire du magazine 2-2022

Le mot du président	04
Bienvenue aux nouveaux membres	06
Décès	06
Agenda	07
Invitation au tournoi de golf « Pelle » Dardenne 2022	08
Lunch Musée de l'Air	09
L'aviation au Congo après l'indépendance en 1960	10
Top Secret Mission	21
United Nations Humanitarian Air Service (UNHAS) - V	29
L'évolution de l'armement aérien - II	40
"Many thanks to the Kurds...!"	50
Andrée de Jongh	60



# De luchtvaart in Congo na de onafhankelijkheid in 1960

## L'aviation au Congo après l'indépendance en 1960

Wilfried De Brouwer  
& Michel Mandl

### Inleiding

In het VTB magazine 3-2020 hebben we een algemeen overzicht gegeven van de Sabena-activiteiten in Congo tijdens de jaren voor de onafhankelijkheid. Onze nationale maatschappij had er een indrukwekkend binnenlands netwerk uitgebouwd dat de toenmalige hoofdstad Leopoldstad (Léo) met de voornaamste steden in het binnenland verbond. Er waren ook vluchten naar naburige belangrijke steden zoals Luanda, Johannesburg, Ndola, Bangui en natuurlijk ook naar Brussel, via diverse tussenstops. Maar ook de Force Publique (Weermacht) had een kleine luchtvloot, Avi/FP genoemd, en opereerde vanaf de luchthaven van N'Dolo in Leopoldstad. Deze was enkel bestemd voor militaire verbindingsvluchten en medisch luchtvervoer.

Het potentieel van Sabena in Congo bestond uit 13 DC-3's; vijf DC-4's en vier Convairs 240. De Avi/FP luchtvloot bestond

### Introduction

Dans le magazine VTB 3-2020, nous avons donné un aperçu général des activités de la Sabena au Congo pendant les années précédant l'indépendance. Notre transporteur national y avait développé un impressionnant réseau intérieur, reliant la capitale de l'époque, Léopoldville (Léo), aux principales villes de l'intérieur. Ce réseau s'étendait vers d'importantes villes voisines telles que Luanda, Johannesburg, Ndola, Bangui et, bien sûr, vers Bruxelles via diverses escales. Mais la Force Publique disposait également d'une petite flotte aérienne, appelée Avi/FP, opérant depuis l'aéroport de N'Dolo à Léopoldville. Ces appareils ne servaient que pour les vols de liaison militaires ainsi qu'au transport aérien médical.

Le potentiel de la Sabena se composait de treize DC-3, cinq DC-4 et quatre Convair 240. La flotte Avi/FP était composée

# **TOP SECRET MISSION**

**Michel  
Mandl**

Vertaling:  
Michel Top

## **Interview met André Bastin**

Tijdens het voorzitterschap van onze vereniging (2007-2013) had ik de gelegenheid om tijdens onze maandelijkse bijeenkomsten in Het Huis Der Vleugels, verschillende keren een van onze grote ancien te verwelkomen, Commandant Léopold "Pol" Mouzon (1920), vliegbrevet in 1939, oorlogsvluchteling, RAF-piloot op Typhoon... (zie inzet voor zijn loopbaan geschiedenis)

Telkens werd hij vergezeld door André Bastin die ik vele jaren geleden heb ontmoet. Zijn metgezel is een goede vriendin van mijn zus. André herinnerde me eraan, toen we elkaar voor dit interview weer ontmoetten, dat onze eerste ontmoeting op het einde van de jaren 1970 plaats vond in de bar van de Aero Club Motor Union in Luik.

Tijdens deze VTB-ontmoetingen vernam ik dat André verschillende jaren in Zaïre had gevlogen, met name in de maatschappij **Katale Air Transport**, waarvan Pol algemeen directeur was.

Het leek mij dus interessant iets meer te weten te komen over het soort luchtwerk en de missies die André heeft uitgevoerd, meer bepaald van 1980 tot 1985, hoofdzakelijk als gezagvoerder op DC-4 en Bristol Britannia.

## **Interview d'André Bastin**

À cours de la présidence de notre association (2007-2013), j'ai eu l'occasion lors de nos rencontres mensuelles à la Maison des Ailes, d'accueillir à plusieurs reprises, un de nos grands anciens, le Commandant Léopold « Pol » Mouzon (1920), breveté en 1939, évadé de guerre, pilote à la RAF sur Typhoon... (voir l'encart pour l'historique de sa carrière).

À chaque fois, il est accompagné par André Bastin que j'ai rencontré il y a de nombreuses années. Sa compagne est une grande amie de ma sœur. André m'a rappelé lorsque nous nous sommes revus dans le cadre de cet entretien, que notre première rencontre date de fin des années 70, au bar de l'aéroclub du Motor Union à Liège.

Lors de ces réunions VTB, j'apprends ainsi qu'André a volé plusieurs années au Zaïre notamment dans la compagnie **Katale Air Transport** dont Pol était le directeur général.

Il m'a donc paru intéressant d'en savoir un peu plus sur le genre de travail aérien, de missions qu'André a effectué, plus exactement de 1980 à 1985, essentiellement comme commandant de bord sur DC-4 et Bristol Britannia.



# United Nations Humanitarian Air Service (UNHAS)



**Wilfried De Brouwer (WDB) & Philippe Martou (Touf)**  
Traduction : André Perrad & Mich De Weirdt

## DEEL 5

In onze vorige afleveringen hebben we een beeld geschetst van een aantal natuurrampen waarbij de inzet van luchtmiddelen van levensbelang was om de slachtoffers te helpen. Natuurrampen zijn moeilijk voorspelbaar maar gebeuren, spijtig genoeg, meestal op plaatsen waar de bevolking sowieso al in moeilijke omstandigheden leeft en waar de interne hulp meestal ontoereikend is. Vooral bij grote rampen, waarbij vaak heel wat humanitaire organisaties te hulp komen, is het soms een ware uitdaging om zich te integreren in de bestaande structuren en op een gecoördineerde wijze de beschikbare middelen zo doeltreffend mogelijk aan te wenden. Daarom was het creëren van een snel reagerende pool van gezamenlijk luchttransport

## 5<sup>e</sup> PARTIE

Dans nos éditions précédentes, nous avons brossé le tableau d'un certain nombre de catastrophes naturelles pour lesquelles l'utilisation de moyens aériens a été d'une importance vitale pour aider les victimes. Les catastrophes naturelles sont difficiles à prévoir mais, malheureusement, elles se produisent généralement dans des endroits où la population vit déjà dans des conditions difficiles et où l'aide interne est généralement insuffisante. Dans le cas de grandes catastrophes en particulier, qui impliquent souvent de nombreuses organisations humanitaires, l'intégration dans les structures existantes et l'utilisation des ressources disponibles de la manière la plus efficace possible et de manière coordonnée, constituent parfois un véritable

# De evolutie van de vliegtuigbewapening

Lionel Gabriël, Ir

Bijkomende commentaren  
van Wilfried De Brouwer (WDB)



Junkers Ju 87 Stuka, Poland. Bundesarchiv.

# L'évolution de l'armement aérien

Lionel Gabriël, Ir

Commentaires supplémentaires  
de Wilfried De Brouwer (WDB)

Traduit par Lionel Gabriel,  
André Perrad & Mich De Weirdt

## Deel 2: Het interbellum

### De internationale politieke context na de Eerste Wereldoorlog (WDB)

In het eerste deel hebben we de opkomst en evolutie besproken van de militaire luchtvaart en de vliegtuigbewapening tijdens de Eerste Wereldoorlog. Deze opmerkelijke vooruitgang toont aan dat crisissituaties een sterke stimulans zijn om bestaande wapensystemen te verbeteren en nieuwe te ontwikkelen. Het omgekeerde is waar tijdens een periode waarin de politieke leiders van oordeel zijn dat zij zich op korte termijn geen zorgen moeten maken om betrokken te worden in enig gewapend conflict.

Die mentaliteit beheerde het politiek gebeuren na de Eerste Wereldoorlog. Dit zinloos conflict, dat miljoenen mensenlevens had gekost, had de wereld geschockt. De slagzin "nooit meer oorlog" ging de wereld rond. Na de ondertekening van het Verdrag van Versailles in 1919 werd de Volkenbond opgericht; dit orgaan zou het bestendigen van wereldvrede verzekeren. Naast de Volkenbond volgde het Permanent Hof van Internationale Justitie. Alle lidstaten verplichtten zich ertoe om conflicten via dit Hof te beslechten. De vrede was verzekerd... dacht men.

Daarnaast ontstond een internationale pacificatiebeweging "Het gebroken geweer". Het motto van deze beweging was zeer eenvoudig; "indien alle landen ontwapenen hebben we nooit meer oorlog". Heel wat landen, vooral de politieke leiders, gebruikten deze naïeve redenering om geleidelijk te ontwapenen. De economische wereldcrisis in 1929 en het begin van de jaren '30 was een bijkomende factor; de defensiebudgetten daalden tot het absolute minimum.

Helaas, een defensiesysteem kan snel afgebouwd worden, maar het duurt meerdere jaren om dit weer op een behoorlijk peil te brengen.

Toen Hitler in 1933 als bondskanselier van Duitsland aan de macht kwam, maakte niemand zich zorgen. Het was nog niet opgevallen dat Hitler's ambities verder reikten dan enkel de economie van het land weer op gang te krijgen. Toen de USSR in 1934 toetrad tot de Volkenbond, besloten Duitsland en ook Japan hun lidmaatschap op te zeggen. Pas toen Hitler In 1935 Saarland terug annexeerde en de dienstplicht weer invoerde begon de internationale wereld de wenkbauwen te fronsen. In 1936 werd het Anti-Cominternpact getekend tussen nazi-Duitsland en Japan, bedoeld om het communisme tegen te gaan. Later werd dit pact uitgebreid met Italië; deze drie landen vormden de zogenaamde As-mogendheden. Deze lieten duidelijk uitschijnen dat ze expansie-ambities

## Seconde partie : L'entre-deux-guerres

### Le contexte politique international après la Première Guerre mondiale (WDB)

Dans la première partie, nous avons abordé l'essor et l'évolution de l'aviation militaire et de l'armement des avions pendant la Première Guerre mondiale. Ces progrès remarquables montrent que les situations de crise constituent une forte incitation à améliorer les systèmes d'armes existants et à en développer de nouveaux. L'inverse est vrai pendant une période où les dirigeants politiques pensent qu'ils ne doivent pas s'inquiéter à court terme d'être impliqués dans un quelconque conflit armé.

Cette mentalité a dominé la scène politique après la Première Guerre mondiale. Ce conflit insensé, qui a coûté des millions de vies, a choqué le monde. Le slogan « plus de guerre » a fait le tour du monde. Après la signature du traité de Versailles en 1919, la Société des Nations a été fondée ; cet organisme devait assurer le maintien de la paix dans le monde. Aux côtés de la Société des Nations est née la Cour permanente de justice internationale. Tous les États membres se sont engagés à régler les conflits par le biais de cette Cour. La paix était assurée... ou du moins le pensaient-ils.

En outre, un mouvement international de pacification appelé « Le fusil cassé » a vu le jour. La devise de ce mouvement était très simple : « si tous les pays désarment, nous n'aurons plus jamais de guerre ». De nombreux pays, surtout les dirigeants politiques, ont utilisé ce raisonnement naïf pour désarmer progressivement. La crise économique mondiale de 1929 et du début des années 1930 est un facteur supplémentaire ; les budgets de la défense sont réduits au strict minimum.

Malheureusement, un système de défense peut être rapidement démantelé, mais il faut plusieurs années pour le ramener à un niveau décent.

Lorsqu'en 1933 Hitler est arrivé au pouvoir en tant que chancelier de l'Allemagne, personne ne s'est inquiétée. Personne ne s'était encore rendu compte que les ambitions d'Hitler allaient au-delà de la simple remise sur les rails de l'économie du pays. Lorsque l'URSS a rejoint la Société des Nations en 1934, l'Allemagne et le Japon ont décidé d'annuler leur adhésion. Ce n'est que lorsque Hitler annexe à nouveau la Sarre en 1935 et réintroduit la conscription que le monde international fronce les sourcils. En 1936, le pacte Anti-Comintern est signé entre l'Allemagne nazie et le Japon, destiné à contrer le communisme. Plus tard, ce pacte a été étendu à l'Italie ; ces trois pays formant ainsi ce qu'on appelle les puissances de l'Axe. Ils ont clairement montré qu'ils avaient



# “Many thanks to the Kurds... !”

Michel Mandl

Vertaling Pedro Buyse & Bruno Ceuppens

Of een reis in de voetsporen  
van Roger Fagnoul  
en Robby de Bruin...

Deel één

Een film van het wrak van de Marchetti  
I-SINM duikt weer op...

**E**n wij die dachten "het hele verhaal gebracht te hebben" toen wij in het laatste tijdschrift van 2021 berichten over de herdenking in Italië (Sesto Calende) van de 50<sup>e</sup> verjaardag van het Marchetti-ongeval van onze vrienden Roger en Robby.

Maar een paar weken na de herdenking stuurt Vincent de Bruin ons de volgende boodschap:

*"Meer dan 30 jaar geleden gaf Jacques (Laurent), die ik toen altijd regelmatig zag, mij een Super 8-film over een van de expedities naar Koerdistan. Ik dacht dat ik na een aantal verhuizingen, deze reportage, omgezet naar een VHF-cassette, kwijt was geraakt! Ik heb mijn weekend doorgebracht met ernaar te zoeken en ik heb ze gevonden!"*

*"Ik herinner me een document zonder commentaar, maar met muziek. Ik herinner me ook dat Jacques me vertelde dat hij naar de plek van de ramp was gegaan en het vliegtuig had gefilmd dat door Roger en mijn vader werd bestuurd! Maar omdat vanaf het begin van dit verhaal het soms op enkele details aankomt, hoop ik na dit herbekijken te hebben, de twijfel kan wegnemen. Ik hou u op de hoogte!"*

Na een nieuwe omzetting van de VHF-band naar een USB-sleutel, ontdekt Vincent dat er twee montages zijn. De eerste, ongeveer vijftig minuten lang, gaat over de expeditie van april

Ou un voyage sur les traces  
de Roger Fagnoul  
et Robby de Bruin...

Première partie

Un film de l'épave du Marchetti I-SINM  
réapparaît...

**N**ous pensions avoir fait « le tour de la question... » lorsque nous relatons, dans le dernier magazine 2021, la commémoration en Italie (Sesto Calende), des 50 ans du crash en Marchetti, de nos amis Roger et Robby.

Toutefois, quelques semaines après cette commémoration, Vincent de Bruin nous adresse le message suivant :

*« Il y a maintenant plus de 30 ans, Jacques (Laurent) que je voyais régulièrement à l'époque, me remettait un film super 8 concernant une des expéditions au Kurdistan. Suite à des déménagements, je pensais avoir égaré ce reportage converti en cassette VHF ! J'ai passé mon weekend à le rechercher et je l'ai retrouvé !*

*Je me souviens d'un document sans commentaires, mais accompagné de musique. Je garde le souvenir de Jacques me disant qu'il s'était rendu sur les lieux du crash et avait filmé l'avion piloté par Roger et mon père ! Mais comme depuis le début de cette histoire, tout se joue à une lettre de différence..., j'espère pouvoir lever le doute lors de cette relecture. Je vous tiens au courant ! »*

Après une nouvelle conversion de la cassette VHF sur clé USB, Vincent découvre qu'il s'agit de deux montages : le premier, d'une cinquantaine de minutes, concerne l'expédition de Jacques Laurent, Guy Waegenaere et Léon Debacker, en avril 1972 ; la seconde partie relate en une dizaine de minutes, la mission