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

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

Pionniers
et anciens
de l'aviation

Pioniers
en oudgedienden
van de luchtvaart

N° 3-2019

40ste jaar
Juli-augustus-september

40ème année
Juillet-août-septembre

Driemaandelijks
Trimestriel
P605174
ISSN 2466-8923

In dit nummer / Dans ce numéro

Du crépuscule
de l'Aéronautique Militaire
à l'aube de la Force Aérienne

Van de neergang
van de Militaire Luchtvaart
tot de opkomst van de Luchtmacht

Airbus A380; a bridge too far?

Herinneringen aan een uitstapje
naar het Noorden (II)

Souvenirs d'une balade dans le nord (II)

Conseil d'administration
Raad van Bestuur

Présidents d'honneur – Erevoorzitters	Jean Kamers 02 731 1788 jeankamers@skynet.be Michel Mandl 02 768 1606 Michel.mandl@telenet.be
Président – Voorzitter	Gerard Van Caelenberge 010 841 584 gerard.vancaelenberge@skynet.be
Vice-président – Vice-voorzitter Rédacteur en chef – Hoofdredacteur	Wilfried De Brouwer 016 620 563 airman@skynet.be
Vice-président – Vice-voorzitter	Pierre Léonard 010 844 107 pierre.leo@skynet.be
Secrétaire général – Secretaris-generaal	Didier Waelkens 02 251 3310 vtb.secretary@gmail.com
Trésorier – Penningmeester	Alex Peelaers 014 547 063 alex.peelaers@telenet.be
Webmaster	Jacques de Kroes 011 782 853 inkeja@skynet.be
Administrateurs - Beheerders	Danny Cabooter 03 663 2242 stampe@skynet.be Jean-Pierre Decock 02 426 6717 synergic@skynet.be Michel Dillien 081 231 159 michel.dillien@skynet.be Paul Maenhaut 016 489 456 paul.maenhaut@skynet.be Louis Jeangout 081 813 303 louis.jeangout@scarlet.be Michel Leclaire 02 784 20 23 michel.leclaire@skynet.be Léon Stenuit 081 263 354 l.stenuit@skynet.be Paul Van den Hende, 0495 851 019 paul.vandenhende@skynet.be

Pionniers
et anciens
de l'aviation

Pioniers
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:

Monument
"Belgian Overlord Wings"
Crépon, Normandy,
France.

© Niets uit deze uitgave mag worden gekopieerd en/of verspreid zonder schriftelijke toestemming van de auteur.
© Aucun extrait de cette publication ne peut être copié ni distribué sans la permission écrite de l'auteur.

Cotisations - Lidgelden

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

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

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

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

Compte banquaire 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 1er 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 3-2019

Het woordje van de voorzitter 04
Welkom aan nieuwe leden - Overlijdens 06
In memoriam Mich MOULIN 07
Outdoor at DronePort, Brustem/St-Truiden 08
Activiteiten en agenda 09
Verslag van de algemene vergadering van 13 maart 2019 10
Airbus A380; a bridge too far? 12
F-104 compressor stall at night 20
Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden (II) 24
Honderd jaar luchtvaarttechniek in België : besluiten 38
Van de neergang van de Militaire Luchtvaart
tot de opkomst van de Luchtmacht (I) 46
75 years ago: 06 June 1944, Operation Overlord 60

Sommaire

du magazine 3-2019

Le mot du président 04
Bienvenue aux nouveaux membres - Décès 06
In memoriam Mich MOULIN 07
Outdoor at DronePort, Brustem/St Truiden 08
Activités et agenda 09
Rapport de L'assemblée générale du 13 mars 2019 10
Airbus A380; a bridge too far? 12
F-104 compressor stall at night 20
Souvenirs d'une ballade dans le nord (II) 24
Cent ans de technique aéronautique en Belgique :
conclusions 38
Du crépuscule de l'Aéronautique Militaire
à l'aube de la Force Aérienne (I) 46
75 years ago: 06 June 1944, Operation Overlord 60

Het woordje van de voorzitter

Le mot du président

Beste Senior Aviators,

Tijdens de voorbije maanden was onze luchtvaartagenda goed gevuld, onder andere door een aantal heel geslaagde herdenkingen. Naast de jaarlijkse plechtigheid aan het monument in Vroenhoven, ter herinnering aan de luchtoperaties boven de bruggen over het Albertkanaal in mei 1940, is er dit jaar ook heel wat media-aandacht geweest voor de 75ste verjaardag van de landing van de geallieerden in Normandië op 6 juni 1944 en voor het aandeel van de Belgische RAF vliegers in de luchtsteun van die operatie.

Onze vereniging heeft ook enkele activiteiten opgestart om de 50ste verjaardag van de aankomst van de Marchetti SF-260 in de vliegscholen van Grimbergen en Goetsenhoven te herdenken: op woensdag 8 mei was er in het Huis der Vleugels een samenkomst van de "pioniers", de eerste promoties leerling-piloten, die hun basis vliegopleiding op SF-260 gekregen hebben.

In de zomermaanden proberen we meestal wat buitenlucht op te zoeken.

Op woensdag 12 juni waren we te gast in de Avia Golfclub op de vliegbasis Florennes, voor een heel aangename editie van het jaarlijks golftornooi "Pelle Dardenne".

Op maandag 8 juli organiseren we ons traditioneel lunch-buffet in Brussel, tussen de vliegtuigen, in de luchtvaarthall van het legermuseum in het Jubelpark en op woensdag 14 augustus zullen we de moderne infrastructuur van Droneport op het vliegveld van Brustem bezoeken en de uitdagingen van die nieuwe luchtvaartsector bespreken.

Vanaf de tweede woensdag van september gaan we verder met de samenkomsten van de promoties van Grimbergen en Goetsenhoven in onze vertrouwde omgeving van het Huis der

Chers Senior Aviators,

Au cours de ces derniers mois, notre agenda aéronautique a été bien rempli, notamment par quelques commémorations particulièrement réussies. Outre la cérémonie annuelle au monument à Vroenhoven, en hommage aux attaques aériennes des ponts sur le canal Albert en mai 1940, les médias ont couvert plus particulièrement le 75e anniversaire du débarquement des Alliés en Normandie le 6 juin 1944 et la contribution des aviateurs belges de la RAF en appui à cette opération.

Notre association a également débuté quelques activités pour commémorer le 50e anniversaire de l'arrivée du Marchetti SF-260 dans les écoles de Grimbergen et Gossoncourt : le mercredi 8 mai, nous avons réuni les pionniers à la Maison des Ailes, à savoir les premières promotions d'élèves pilotes qui ont débuté leur entraînement de base en vol sur SF-260.

Au cours des mois d'été, nous recherchons généralement quelques activités de plein air.

Le mercredi 12 juin, nous étions les invités de l'Avia Golf club à la base de Florennes pour une nouvelle et bien agréable édition du tournoi de golf « Pelle Dardenne ».

Le lundi 8 juillet, nous organisons notre traditionnel lunch-buffet à Bruxelles, parmi les avions du hall d'aviation du musée de l'armée au Cinquantenaire. Et le mercredi 14 août, nous visiterons l'infrastructure moderne du Droneport sur l'aérodrome de Brustem et pourrons discuter des défis que pose ce nouveau domaine de l'aviation.

À partir du deuxième mercredi de septembre, nous reprenons les rencontres des promotions de Grimbergen et Gossoncourt dans notre environnement habituel de la Maison des Ailes. Tous les autres membres VTB y sont bien sûr également les bienvenus.

Vleugels, maar natuurlijk zijn ook al onze andere leden zeer welkom op die middagen.

Op donderdag 3 oktober zal de Luchtmacht op de vliegbasis van Beauvechain een feestelijke samenkomst organiseren, ter gelegenheid van het "gouden jubileum" van de SF-260 Marchetti in de Belgische vliegopleidingen. De bedoeling is om tijdens een 'hangar party' de mensen te ontmoeten, die in Goetsenhoven, Beauvechain en Grimbergen met dat toestel gevlogen en gewerkt hebben.

De VTB-leden zijn zeer welkom en u zal een aantal praktische details vinden op bladzijde 37 van dit magazine.

De onderwerpen van deze editie zijn, naar goede traditie, een evenwichtige mix van luchtvaartgeschiedenis en actualiteit.

Jean Buzin brengt ons het verhaal van de moeizame overgang van de Belgische Militaire Luchtvaart van de jaren dertig naar de onafhankelijke Luchtmacht na de Tweede Wereldoorlog. In dit magazine vindt u de eerste aflevering.

Mich Mandl trekt de besluiten van de reeks artikelen uit het werk "Honderd jaar luchtvaarttechniek in België".

Na de interessante uiteenzetting over het gebruik van de A380 bij Emirates, door Patrick 'James' De Roeck in 2017, praat Wif De Brouwer verder over dat toestel met Jacques Lousberg. Hij maakte in 2005 de overstap van beheerder van het luchttransport op de Belgische Defensiestaf en boordcommandant op A310 in de 15de Wing, naar captain en Type Rating Examiner op hetzelfde toestel bij Emirates in Dubai en vanaf 2008 vloog hij als gezagvoerder op A330, A340 en A380, tot hij onlangs met pensioen ging.

In dit nummer volgen we ook de nieuwe belevenissen van Liévin van Outryve d'Ydewalle en de bemanning van de H-21 helikopter tijdens de rumoerige beginperiode van de Congolese onafhankelijkheid in 1964.

Gérald Dessart vertelt ons over de zeer intensieve momenten die hij beleefde in februari 1977, in het kader van zijn omscholing op F-104G Starfighter in de 1ste Jachtwing in Beauvechain, na motorproblemen tijdens een interceptie-oefening bij nacht.

Ik wens u heel veel leesplezier, een aangename en ontspannende "summer-break" en ik hoop veel leden te ontmoeten op onze volgende "Senior Aviators" activiteiten.

Gerard Van Caelenberge

Le jeudi 3 octobre, la Force aérienne organisera une rencontre festive à la base de Beauvechain à l'occasion du « jubilé d'or » du Marchetti SF-260 pour l'écolage en vol en Belgique. L'idée est de réunir au cours d'une « hangar party » tout le personnel ayant volé et travaillé sur cet appareil à Gossoncourt, Beauvechain et Grimbergen.

Les membres VTB sont tous les bienvenus et vous pouvez découvrir les détails pratiques de cet évènement à la page 37 du présent magazine.

Les sujets traités dans ce numéro sont comme de coutume un mélange équilibré d'histoire et d'actualité aérienne.

Abordant un nouveau sujet de l'histoire de notre aviation militaire, Jean Buzin va nous dresser un large tableau des difficultés rencontrées lors du passage de l'Aéronautique militaire belge des années trente vers la Force aérienne indépendante après la Deuxième Guerre mondiale. Un premier article figure dans le présent magazine.

Mich Mandl effectue une synthèse de la série d'articles extraits de l'ouvrage « Cent ans de Technique aérienne en Belgique ».

Après la très intéressante conférence de Patrick « James » De Roeck en 2017 sur l'utilisation de l'A380 dans la compagnie Emirates, Wif De Brouwer s'est entretenu de cet appareil avec Jacques Lousberg.

En 2005, l'intéressé est passé de la gestion du transport aérien à l'Etat-major de la Défense et comme commandant de bord sur A310 au 15e Wing, à la fonction de « captain » et « Type Rating Examiner » sur ce même appareil à la compagnie Emirates à Dubaï. À partir de 2008, il volera jusqu'à sa récente mise à la retraite comme commandant de bord sur A330, A340 et A380.

Dans ce magazine, nous découvrons également les nouvelles péripéties de Liévin van Outryve d'Ydewalle et de l'équipage de l'hélicoptère H-21 pendant la période mouvementée des débuts de l'indépendance congolaise en 1964.

Quant à Gérald Dessart, il nous raconte les moments particulièrement stressants qu'il a vécus en février 1977 lors de sa transition sur F-104G Starfighter au 1er Wing de Chasse à Beauvechain et ce à la suite de problèmes moteur intervenus au cours d'un exercice d'interception de nuit.

Je vous souhaite beaucoup de plaisir à la lecture de ce magazine, d'agréables moments de détente au cours de ce « summer break » et espère rencontrer de nombreux « Senior Aviators » lors de nos prochaines activités.

Gerard Van Caelenberge

Bienvenue aux nouveaux membres
Welkom aan nieuwe leden

Roger ROOSE
Geboren op 26 Okt 1939
Aanvaard **VT**
Peters: Gerard Van Caelenberge & Michel Mandl

Roland GELDHOF
Geboren op 28 Aug 1948
Aanvaard **VT**
Peters: Danny Cabooter & Paul Maenhaut.

Peter LEPEZ
Geboren op 27 Mar 1960
Aanvaard **VT**
Peters: Gerard Van Caelenberge & Jacques de Kroes.

Gérard GAUDIN
Né le 17 Avr 1959
Admis **A**
Parrains: Michel Mandl & Didier Waelkens.

Jacques BRANDT
Né le 13 mai 1964
Admis **VT**
Parrains : Waelkens Didier & Bouffioux Gérard

Décès - Overlijdens

José de SMET
le 25 Avr 2019
RDC 1963, 85 ans

Jean LAUWERS
le 02 Mai 2019
AviMil Congo, 98 ans

Michel MOULIN
le 22 mai 2019
USAF54O, 84 ans

Paul VAN WEYENBERGH
op 30 mei 2019
BL 1986, 60 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.

Rechtzetting

In ons vorig magazine 2-2019 hebben we verkeerdelijk gemeld dat Mme Marcelle Dans-Delache (VEWE, 97 ans) en M. Jean-Claude Lawarée (A, 71) overleden zijn. Dit is een vergissing. Deze twee leden hebben hun ontslag aangeboden maar zijn gelukkig nog in leven. Met deze wensen we ons te verontschuldigen voor deze vergissing.

Rectification

Dans notre magazine précédent 2-2019, nous avons annoncé par erreur que Mme Marcelle Dans-Delache (VEWE, 97 ans) et M. Jean-Claude Lawarée (A, 71) sont décédés. Il s'agit d'une erreur. Ces deux membres ont démissionné mais sont heureusement encore en vie. Par la présente, nous leur présentons nos excuses.

IN MEMORIAM Mich MOULIN

(7 October 1934 - 22 May 2019)

by Georges Castermans, Honorary President Belgian/USAF Silver Wings Association

We bid farewell to Captain Mich Moulin who was known at SABENA for his professionalism, his scrupulous accuracy and his high demands in mission execution. In contrast, all his crew members happily remember that - once the flight was completed - his joyful and amiable character had the upper hand.

Not surprising that with his sociable personality he stood at the cradle of the "Belgian/USAF Silver Wings" Association. The day that Mich and his class mates of Class 54-O gathered in Dinant on the occasion of the 25th anniversary of their Silver Wings graduation with the USAF, he launched the idea of creating a fraternity of pilots who earned their Silver Wings. This day is considered as the foundation date of the "Belgian/USAF Silver Wings" Association.

During the following 25 years, as an inspiring and animating President, Mich succeeded in recruiting many new members and to organize frequent and interesting visits, conferences and field trips in Belgium and abroad for the Silver Wings Association members, with the precious help of his devoted Secretary Philippe Van Beethoven.

Mich had a rather short career at the Belgian Air Force. Upon completing secondary school, he joined the Belgian Air Force in December 1952 and started pilot training on Tiger Moth at **Wevelgem** Airfield. He was then selected to continue pilot training in the USA, where he completed basic training at **Marana** Air Base on PA-18 and T-6G, and subsequently advanced training at **Williams** Air Force Base on T-28 and T-33. Upon earning his Silver Wings on 4 August 1954, he concluded the gunnery training part at Laughlin Air Force Base on T-33 and at Luke Air Force Base on F-84E.

Back in Belgium, Mich was assigned to 23 Squadron at **Kleine-Brogel** Air Base and later on he served with 42 Recce Squadron at **Wahn** Air Base and **Brustem** Air Base.

At the end of 1957 he left the Air Force and joined SABENA in April 1958. He flew worldwide missions on numerous types of airplanes, ranging from the DC-3 to the DC-10, spanning from the Convair CV-440, the DC-6, the Caravelle, to the Boeing 707, 737 and 747.

He also received the "British Gulf War Medal" for flying many cargo missions in the conflict zone during the first Gulf war.

He retired in 1992 with a grand total of 21,700 flying hours.

We were all deeply saddened on 22 May, when we heard that the Honorary President Mich Moulin – Founder of the Belgian Silver Wing Association, had gone for his last flight. Mich MOULIN, a genuine Gentleman will be truly missed.

Numerous testimonies were posted on Facebook by former colleagues and crew members. A few striking examples:

"An extraordinary Captain, highly appreciated by all, all along his entire career."

"He was able to create an exceptionally agreeable working atmosphere with his crew and to dispense happiness all around him."

"A superior Captain, a gentleman who was able to unite cockpit and cabin at each flight"

"A great person with whom I very much liked to fly on DC-10"

Outdoor at DronePort, Brustem/St-Truiden

DRONEPORT

Woensdag 14 augustus 2019

Voor onze outdoor in augustus wordt u uitgenodigd voor een bezoek aan het gloednieuw DronePort gebouw op de vroegere luchtmachtbasis van Brustem, St-Truiden. We beginnen met een briefing van Jack Waldeyer, gevolgd door een bezoek aan de installaties. Na het bezoek wordt ons een lunch opgediend in “DronePort Cuisine”.
Samenkomst vanaf 10.30 u voor de koffie.

Inschrijvingen vanaf nu en ten laatste op 31 juli via het inschrijvingsformulier op **www.vieillestiges.be/nl/activities/373.**
De prijs bedraagt € 55 per persoon, te storten voor 31 juli op de rekening die vermeld is op het formulier.
Adres: Lichtenberglaan 1090, 3800 Sint-Truiden.
N 50°47'46.0" E005°12'24.7"
www.droneport.eu

Mercredi 14 août 2019

Pour notre outdoor du mois d'août, vous êtes invités à une visite des installations du DronePort sur l'ancienne base aérienne de Brustem, près de St-Trond.
Briefing par Jack Waldeyer et visite des installations.
Après la visite, l'apéro et le lunch seront servis au « DronePort Cuisine ».
Rendez-vous dès 10h30 pour le café.

Inscriptions dès maintenant et au plus tard pour le 31 juillet 2019 en renvoyant le bulletin d’inscription sur **www.vieillestiges.be/fr/activities/373**. Le prix est de 55 € par personne, montant à verser sur le compte VTB (mentionné sur le formulaire) pour la même date.
Adresse du jour : Lichtenberglaan 1090, 3800 Sint-Truiden. N 50°47'46.0" E005°12'24.7"
www.droneport.eu

Agenda

Réunions mensuelles & activités

Mercredi 14 août 2019 – St-Trond
Visite et lunch DronePort

Mercredi 11 septembre 2019 – MdA
Réunion mensuelle

Mercredi 09 octobre 2019
Réunion mensuelle

Samedi 12 octobre 2019
Cérémonie Pelouse d'honneur, Evere
Remembrance Day, Cinquantenaire

Mercredi 13 novembre 2019 – MdA
Réunion mensuelle

Mercredi 11 décembre 2019 – MdA
Réunion mensuelle

Maandelijkse vergaderingen en activiteiten

Woensdag 14 augustus 2019 – St-Truiden
Bezoek en lunch DronePort

Woensdag 11 september 2019 – HdV
Maandelijkse bijeenkomst

Woensdag 09 oktober 2019 – HdV
Maandelijkse bijeenkomst

Zaterdag 12 oktober 2019
Plechtigheid Ereperk Evere
Remembrance Day, Jubelpark

Woensdag 13 november 2019 – HdV
Maandelijkse bijeenkomst

Woensdag 11 december 2019 – HdV
Maandelijkse bijeenkomst

Thèmes pour réunions mensuelles& activités

Traditionnellement, nous invitons des catégories/promotions spécifiques d'aviateurs à nos réunions mensuelles pour nous rejoindre à la Maison des Ailes. Dans la mesure du possible, les membres concernés seront invités personnellement par le POC via e-mail. Il est évident que tous nos autres membres restent les bienvenus.

Programme

- 11 Sep: 1970-1971: Proms 71A+B+C, 72A+B, BLS 19 & 20 (POC Paul Maenhaut).
- 09 Oct: 1974-1975: Proms 74A+B, 75A+B, BLS 22 (POC Paul Maenhaut).
- 13 Nov: 1972-1973: Proms 72C+D, 73A+B, BLS 21 (POC Jacques de Kroes).
- 11 Dec: 1976-1977: Proms 76A+B, 77A+B, BLS 23 (POC Paul Maenhaut).

Théma's voor maandelijkse bijeenkomsten.

Traditioneel nodigen wij op onze maandelijkse bijeenkomsten bepaalde categoriën/promoties van vliegers uit om samen te komen in het Huis der Vleugels. In de mate van het mogelijke zullen de betrokkenen rechtstreeks via e-mail uitgenodigd worden door de POC. Vanzelfsprekend blijven ook onze andere leden steeds welkom.

Programma

- 11 Sep: 1970-1971: Proms 71A+B+C, 72A+B, BLS 19 & 20 (POC Paul Maenhaut).
- 09 Okt: 1974-1975: Proms 74A+B, 75A+B, BLS 22 (POC Paul Maenhaut).
- 13 Nov: 1972-1973: Proms 72C+D, 73A+B, BLS 21 (POC Jacques de Kroes).
- 11 Dec: 1976-1977: Proms 76A+B, 77A+B, BLS 23 (POC Paul Maenhaut).

Belangrijk

Ter gelegenheid van "50 Years Marchetti" zal een speciaal evenement georganiseerd worden op donderdag 03 oktober 2019 in de 1ste Wing te Bevekom. Meer details vindt u op pagina 37 van dit magazine.

Important

Le jeudi 03 octobre 2019, un événement spécial sera organisé au 1er Wing de Beauvechain à l'occasion des « 50 Years Marchetti ». Vous trouvereze plus de détails sur la page 37 de ce magazine.

VTB – RAPPORT de L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE du 13 mars 2019
VTB - VERSLAG van de ALGEMENE VERGADERING van 13 maart 2019

Le président Gérard Van Caelenberge ouvre la séance 15h00

De voorzitter, Gerard Van Caelenberge opent de vergadering om 15.00 u.

Chers amis, soyez les bienvenus à cette 82e Assemblée Générale des Vieilles Tiges. C'est un honneur pour moi en tant que président de pouvoir ouvrir cette séance pour la seconde fois.

Pour respecter le timing de l'après-midi, je propose de ne pas traduire tous les textes : le secrétaire-général donnera son compte-rendu en français et moi-même, je ferai cette introduction en néerlandais.

Comme chaque année, je vous demanderai de vous lever pendant que je cite les noms de nos membres qui sont partis en 2018 pour leur « last flight ». Ensuite, je vous demanderai de respecter quelques instants de silence.

Nos membres décédés en 2018 : Pierre Debourse, 'Steve' Nuyts, Pierre Deprez, 'Pol' Mouzon, Jean d'Otreppe de Bouvette, Jacques de Brouwer, Roger Verhoeven, Eduard Caluwaerts, Thierry Tournay, Piet Claes, Willy Crenier, 'Pitje' Laforce, 'Dédé' Hauet, Ludo Forgeur, Camille Goossens, Alex Malengrez et 'Wim' Van Diest.

Nous ont déjà quittés en 2019 : Yvonne Gendarme, Francis Esch, Henri Offergeld, Fons Smits et Leo Lambermont.

Le nombre de membres a légèrement diminué l'an passé (neuf sur plus de 600), le plus souvent de manière naturelle ou pour des raisons compréhensibles (décès, déménagements). Nous testerons cette année quand-même quelques idées afin de faire connaître les VTB à plus de jeunes candidats-membres, p.ex. en invitant à nos réunions du mercredi midi les promotions des mêmes années aussi bien de l'École d'Aviation civile que celle des militaires. Entretemps, je suis très reconnaissant envers les membres VTB qui n'hésitent pas à promouvoir activement notre association auprès de leurs proches connaissances.

Tijdens de activiteiten van 2018 hebben we gezocht naar een evenwicht tussen respect voor het verleden van onze luchtvaart en aandacht voor de toekomst van de verschillende sectoren ervan. Illustraties waren onze traditionele deelname aan de herdenkingen in Vroenhoven, Gent Sint-Denijs en Brussel-Evere en onze "extra-muros" bij Sonaca in Gosselies.

In de publicaties in het VTB-magazine en op onze website zoeken wij hetzelfde evenwicht en dankzij de efficiënte inzet van het redactiecomité, onder leiding van Wif De Brouwer, krijgen wij veel felicitaties voor de kwaliteit van ons magazine, zowel voor de inhoud als de vorm.

In de planning voor 2019 zullen we proberen om dat evenwicht verder uit te werken. We zullen uiteraard onze succesvolle activiteiten verderzetten (bv. banket in Grimbergen, buffet in het Air Museum, golf in Florennes…), maar we zullen ook nieuwe sectoren opzoeken (bv. Droneport in Sint-Truiden in augustus) en we hebben ook nog heel wat ideeën voor lunch-conferenties in onze "tweede thuis", La Chise in Beauvechain. Ik ga het detailoverzicht van 2018 overlaten aan onze secretaris-generaal, Didier Waelkens.

Maar voor ik afsluit zou ik de leden van de Raad van Bestuur willen danken voor hun motivatie en inzet in de verschillende aspecten van het beheer van onze VZW. De wettelijke aspecten voor het beheer van een vereniging worden niet eenvoudiger, maar dank zij hun proactief werk zijn we een voorbeeld voor veel anderen. Zo zullen we niet alleen de grootste, maar ook de meest dynamische (en uiterst aangename) vliegers vereniging van ons land kunnen blijven.

Ik geef nu graag het woord aan onze secretaris-generaal, Didier Waelkens.

Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale statutaire du 14 mars 2018, publié dans le magazine N° 3/2018 : le PV est approuvé.

Goedkeuring van het verslag *van de algemene statutaire vergadering van 14 maart 2018, gepubliceerd in het magazine Nr. 3/2018. Het verslag wordt goedgekeurd.*

Rapport du secrétaire général Didier Waelkens :
Verslag van de secretaris-generaal, *Didier Waelkens:*

Il annonce que 24 membres sont présents et 21 procurations ont été enregistrées ; 55 membres sont donc représentés à cette assemblée générale.

Au 31 décembre 2018, notre association comptait 650 membres, répartis comme suit :

- VT 474
- ACT 35
- A 95
- Veuves 31
- Associations 15

En 2018, nous avons perdu 17 membres décédés, 12 ont donné leur démission et 13 membres ont été radiés suite au non renouvellement de la cotisation. 34 nouveaux membres sont venus renforcer nos effectifs.

Par rapport à 2017, le nombre de membres présente pour la première fois une diminution, soit 9 membres. Il est vrai qu'il y a eu beaucoup de décès au cours de l'année, mais nous constatons aussi la diminution du nombre de candidats. De nombreuses initiatives sont prises pour attirer des « senior aviators », comme p.ex. les réunions mensuelles à thème, mais rappelons que nous comptons aussi sur les membres eux-mêmes qui peuvent évidemment parrainer de nouveaux candidats à l'adhésion…

Voici le récapitulatif de nos activités en 2018 :

- Comme le veut la tradition, nous participons chaque année à plusieurs cérémonies du souvenir : Vroenhoven le 11 mai, puis, le samedi 13 octobre, la cérémonie à la Pelouse d'honneur des Aviateurs et celle de la RAF au cimetière de Bruxelles qui sont suivies le même jour du Remembrance Day au Cinquantenaire. Nous étions également présents le dimanche 16 septembre à St Denijs-Westrem au monument du Wing polonais.
- L'Assemblée Générale fut convoquée le 14 mars à la Maison des Ailes où 54 membres étaient représentés, tandis que notre banquet annuel s'est tenu dans les Salons de Romrée le samedi 21 avril; environ 120 convives avaient répondu à l'invitation. Au cours du repas, des médailles et diplômes ont été remis aux membres présents pour leurs 50 ou 60/70 ans de brevet. Le Mémorial de l'Aviation belge consacré à Teddy Franchomme a été remis à MM. Serge, Paul-Henri et Pierre Franchomme qui avaient répondu présents à notre invitation pour réceptionner ce Mémorial.

- Comme chaque année, nous nous sommes retrouvés au Musée de l'Air le lundi 16 juillet tandis que notre « outdoor » annuel du 08 août s'est tenu à Charleroi dans les installations de la Sonaca.

- Le 20 février, notre membre d'honneur Bob Berben nous a raconté quelques-unes de ses plus belles expériences en ballon lors d'une conférence à La Chise ; la conférence fut suivie d'un excellent repas au mess.

- Mentionnons encore le tournoi de golf organisé à Florennes le 27 juin par Léon Sténuit, administrateur VTB. Rappelons encore une fois que cette activité très conviviale n'est pas uniquement réservée aux joueurs de golf et qu'elle sert e.a. à alimenter le fonds social des VTB. Tout le monde est invité à participer, que l'on soit golfeur ou pas. Un programme très intéressant pour ceux qui ne pratiquent pas ce sport avait d'ailleurs été préparé par le Chef de Corps du 2e Wing.

- Finalement, l'année s'est terminée le jeudi 25 octobre avec la commémoration des 110 ans du premier vol d'un pilote belge en Belgique, le Baron Pierre de Caters. Cela s'est déroulé à l'aérodrome de Brasschaat, c.à.d. au plus près de l'endroit où avait eu lieu ce vol historique. Tous les descendants du baron étaient présents à cette commémoration empreinte de beaucoup de nostalgie.

Onze habitués weten het, ik hou van cijfers en statistieken. Laten we beginnen met de bijdragen. Het vraagt soms veel geduld, herinneringen en overtuigingsvermogen vooraleer sommigen hun bescheiden jaarlijkse bijdrage betalen. Dit jaar is de toestand gunstiger dan voorheen ; 57 leden (9%) hebben hun bijdrage nog niet betaald ; vorig jaar was dit 98 (15%). Binnenkort zal een laatste rappel gestuurd worden. Over het algemeen betreft het een simpele vergetelheid. Nogmaals, er bestaat een zeer eenvoudige oplossing met een permanente bankopdracht. Misschien met nog eens op de nagel te kloppen...

Om jullie op de hoogte te houden van relevante nieuwtjes en interessante berichten zijn we in 2017 overgestapt naar een krachtiger systeem : Mailchimp. Voor het ogenblik zijn 523 leden als "abonnee" geregistreerd. Indien u van ons geen mails meer ontvangt bent u waarschijnlijk nog niet ingeschreven. We nodigen u uit om dit zo vlug mogelijk te doen ; het volstaat een bericht te sturen aan de secretaris. Mailchimp is een vrij krachtige software die over vrij veel geautomatiseerde functies beschikt. Indien uw inbox te vaak berichten terugstuurt (v.b. verzadiging) zal Mailchimp uw adres blokkeren en u geen mails meer sturen! Indien u dus geen nieuws meer van ons ontvangt gedurende een vrij lange tijd raden we u aan om het secretariaat te contacteren om de nodige actie te nemen. Let er op dat het adres van de secretaris VTB.secretary@gmail.com voorkomt in uw adresboek. Daarbij loont het de moeite om uw "spam" dossier en de prullenbak regelmatig te controleren omdat het gebeurt dat de mails niet opgenomen worden in de "inbox".

Tenslotte willen we wijzen op het bestaan van onze website www.vieillestiges.be die belangrijke en interessante informatie omvat. Voor het ogenblik is een update aan de gang en onze webmaster zal u een overzicht geven in ons volgend magazine.

Over enkele ogenblikken gaan we over tot de verkiezing van de kandidaten voor de raad van bestuur. Dit jaar hebben we geen nieuwe kandidaten maar wel drie bestuursleden die einde mandaat zijn maar opnieuw verkiesbaar. Ons gebruikelijk advies: wees niet te bescheiden wanneer men u vraagt om te stemmen. U kunt stemmen voor één, meerdere of alle kandidaten. Ter herinnering, de functies die ze zullen uitoefenen worden bepaald tijdens de vergadering in april van de Raad van Bestuur, die hiervoor verantwoordelijk is.

Tenslotte, vergeet niet dat ons magazine ook beschikbaar is langs elektronische weg; een pdf bestand dat via e-mail kan opgestuurd worden naar uw PC of tablet. Voor het ogenblik hebben 33 leden voor deze optie gekozen. Het volstaat om de secretaris te verwittigen dat u het magazine op die manier wilt ontvangen. Door deze optie te kiezen bespaart u jaarlijks € 5 (binnenland) of € 15 (buitenland).

Rapport du trésorier Alex Peelaers :
Verslag van de penningmeester *Alex Peelaers:*

Bilan 2018 :

- Spaarrekening : € 18.665,41
- Rekening courant : € 18.984,54
- Kas : € 327,91
- Sociaal fonds: € 11.255,68

Indien we daar de voorraad van de boetiek aan toevoegen, en ook de aangekochte producten, de schulden en lasten, komen we tot een totaal bilan voor 2018 van € 57.399,31. Uiteindelijk komen we tot een positief bilan van € 7.029,44.

Budget 2019 :

C'est le statu-quo : le budget est identique à celui de 2018 et s'élève à € 20.250. Au niveau des recettes, le plus gros poste reste bien sûr les cotisations (€ 18.000) et du côté des dépenses, les coûts de publication du magazine sont passés de € 11.700 à € 12.000. Le budget est adopté à l'unanimité.

Le vérificateur aux comptes, M. Michel Galant, prend ensuite la parole :
Vervolgens neemt de revisor, Michel Galant, het woord:

« En respect de la tâche de vérificateur aux comptes que vous m'avez confiée, j'ai vérifié l'enregistrement des opérations dans les comptes, la régularité et la sincérité du compte des résultats et du bilan clôturé au 31 décembre 2018. Après contrôle, je certifie que les comptes publiés sont sincères, réguliers et qu'ils donnent une image fidèle du patrimoine de l'association. »

"In het kader van de taak van revisor die u mij toegewezen heeft, heb ik de inschrijving van de verrichtingen in de rekeningen nagezien, alsook de regelmaat en oprechtheid van de berekening van de uitkomst van het bilan dat op 31 december 2018 afgesloten werd. Na controle bevestig ik dat de gepubliceerde rekeningen oprecht en regelmatig zijn en dat ze een trouw beeld weergeven van het patrimonium van de vereniging."

Le président demande alors à l'assemblée d'accorder décharge au vérificateur et aux administrateurs pour l'exercice 2018. Elle est accordée à l'unanimité.

M. Michel Galant wordt voor het boekjaar 2019 opnieuw aangeduid als revisor; er zal geen tweede revisor aangeduid worden.

De schrapping van 13 leden die hun bijdrage 2018 niet betaald hebben wordt genoteerd.

Élections & démissions :
Verkiezingen en ontslagen:

Il n'y a ni démissions ni nouveaux candidats. Trois administrateurs sont sortants et rééligibles : Jacques de Kroes, Paul Maenhaut & Didier Waelkens. Les trois candidats sont ensuite soumis au vote. Ils sont tous réélus à l'unanimité. Le président les félicite pour leur réélection.

De voorzitter geeft vervolgens het woord aan de aanwezigen. Na een paar uitwisselingen sluit hij de AV 2019 om 15u40 en nodigt de leden uit voor het glas van de vriendschap in de bar van het Huis der Vleugels.

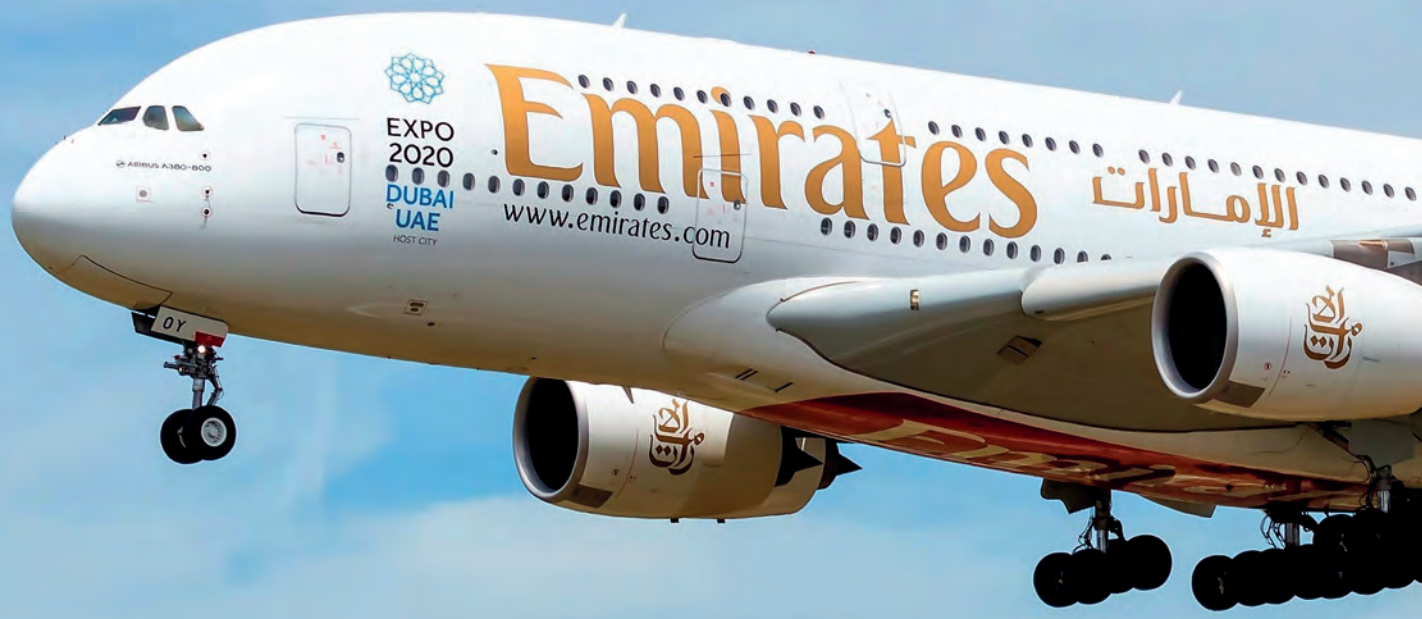
D. Waelkens
Secrétaire-général
Secretaris-generaal

Airbus A380, a bridge too far?

Een onderhoud met Jacques Lousberg, opgetekend door Wif De Brouwer

Wif De Brouwer s'est entretenu avec Jacques Lousberg

Traduction : André Perrad & Michel Mandl



Op 26 oktober 2017 heeft James De Roeck ons een uitstekende conferentie gegeven over het gebruik van de A380 in de Emirates. Patrick was er één van de allereerste captains op dit prachtig vliegtuig en vertelde ons met veel enthousiasme over zijn ervaringen, niet enkel als piloot, maar ook als « *instructor en type rate examinor* ». Hij was overtuigend; de A380 had een dimensie toegevoegd aan de burgerluchtvaart; meer dan 500 passagiers comfortabel vervoeren in één vlucht... een ware kentering.

Le 26 octobre 2017, James De Roeck nous a donné une excellente conférence sur l'exploitation de l'A380 dans les Emirats. Patrick est un des tout premiers commandants de bord sur ce superbe appareil. Il nous a fait part avec beaucoup d'enthousiasme de son expérience, non seulement comme pilote, mais également comme « *instructor & type rate examiner* ». Il était convainquant ; l'A380 a apporté une dimension nouvelle à l'aviation civile ; transporter plus de 500 passagers en un seul vol... un vrai challenge !

Maar toch waren er donkere wolken aan de horizon.

De bestellingen liepen niet zoals verhoopt. Reeds in december 2014 kondigde Airbus aan dat ze dat jaar geen nieuwe klanten voor het toestel had gevonden. Bovendien werd een aantal eerdere bestellingen geannuleerd en in juli 2016 besloot Airbus de productie van de A380 te halveren tot 12 per jaar. Einde mei 2018 had Airbus in totaal 227 toestellen afgeleverd en stonden er nog 104 op het orderboek. Maar Emirates, de allergrootste klant, besliste toen haar bestellingen te wijzigen en gedeeltelijk over te schakelen naar kleinere toestellen. Dit was de druppel die het vat deed overlopen en Airbus besliste in februari 2019 om definitief de productie te staken. De laatste levering is voorzien in 2021 en er worden nog slechts 17 toestellen geproduceerd. Een koude

Malgré cela, des nuages menaçants apparaissaient à l'horizon.

Les commandes ne suivent pas comme espéré. Déjà en décembre 2014, Airbus annonce qu'il n'a pas trouvé de nouveaux clients pour l'appareil. Par ailleurs, un certain nombre de commandes sont annulées et en juillet 2016, Airbus décide de réduire de moitié la production de l'A380, soit douze appareils par an.

Fin mai 2018, Airbus a au total livré 227 appareils et 104 autres A380 figurent encore dans le carnet de commandes.

Mais à ce moment, les Emirats, le plus gros client, décident de modifier leurs commandes et de passer partiellement vers de plus petits appareils. C'est la goutte qui fait déborder le vase. En février 2019, Airbus décide de mettre définitivement fin à la production.

douche , niet enkel voor de maatschappij, maar ook voor de luchtvaartwereld.

Ons VTB-lid Patrick Anspach uitte zijn mening in l'Echo van 15 februari 2019. Hieronder een paar hoofdlijnen van zijn betoog.

Het concept was gericht op de opvang van de groei van het luchtverkeer door vliegtuigen in te zetten met een grotere capaciteit om het aantal bewegingen te verminderen. Zowel in de vlieghaven als in het luchtruim neemt één vliegtuig met 500 passagiers minder plaats in dan twee vliegtuigen met elk 250 zitplaatsen. Echter, een mastodont zoals de A380 kan enkel rendabel ingezet worden op druk bezette trajecten naar belangrijke vlieghavens terwijl de langeafstand tweemotorige toestellen met minder capaciteit kleinere vlieghavens kunnen aandoen. Dit blijkt de voorkeur te zijn van heel wat passagiers. Deze langeafstand tweemotorige toestellen van de nieuwe generatie hebben vandaag een indrukwekkende actieradius, zoals London-Perth met een Quantas Boeing 787.

Patrick stelt de vraag of het concept A380 een mislukking was. Zijn antwoord is neen.

Op industrieel vlak heeft Airbus bewezen dat het even goed, zelfs beter kon dan Boeing. Goed voor het imago van de Europese constructeur, die nu ook zijn cliënten een ruime keuzemogelijkheid biedt binnen één vliegtuigfamilie. Bovendien heeft Airbus met de A380 het monopolie van de Boeing 747 doorbroken. Dank zij zijn hogere prijscategorie liet dit vliegtuig toe om kleiner vliegtuigen zoals de B737 aan nauwelijks rendabele prijzen aan te bieden en zodoende Airbus het vuur aan de schenen te leggen op de markt van de vliegtuigen met één gangpad. Met de vooruitgang in de motorenconstructie - we zijn nu aan het

La dernière livraison est prévue en 2021 et il ne reste que 17 appareils à produire. Une douche froide, non seulement pour la compagnie mais également pour le monde de l'aéronautique.

Notre membre VTB, Patrick Anspach, a donné son avis sur la question dans le journal l'Écho du 15 février 2019. Ci-après, quelques grandes lignes de son propos.

L'idée était de compenser la croissance du trafic aérien par la mise en ligne d'avions de grande capacité, pour limiter l'augmentation du nombre de mouvements. Dans un aéroport et dans l'espace aérien, un avion de 500 passagers prend moins de place que deux de 250 sièges. D'un autre côté, un A380 ne trouve sa rentabilité que sur des lignes à haute fréquentation, tandis que des long-courriers biréacteurs de plus faible capacité peuvent s'avérer rentables pour des liaisons entre aéroports de deuxième niveau, mais avec des lignes directes sans escale, ce que souhaitent toujours les voyageurs. Or ces biréacteurs de nouvelle génération ont aujourd'hui des range de très grandes distances. Voyez le London-Perth de Qantas en Boeing 787.

Patrick pose la question de savoir si le concept de l'A380 est un échec. Sa réponse est négative.

D'un point de vue industriel, Airbus a prouvé pouvoir faire aussi bien, sinon mieux, que le Boeing 747. Un bon point pour l'image du constructeur européen, mais aussi la preuve que les clients avaient désormais le choix dans une famille d'avion. De plus, en lançant l'A380, Airbus a brisé le monopole du 747. Lequel, vendu à très haut prix, avait permis d'« offrir » les plus petits avions de la gamme, tels les 737, à des tarifs à la limite de la rentabilité et, en tout cas, de concurrencer fortement Airbus sur le marché des monocouloirs.

ETPOS 330 certificaat, dit is een autonomie van 5.30 u op één motor – lijken vliegtuigen met drie motoren, zoals de DC10 of Tristar en de viermotorige wide-bodies zoals de A340, A380 en ook de B747 voorbijgestreefd. Vandaar hun beperkte bijval. Het luchtruim is aan de B777, B787 of A350.

En toch, de A380 is een fenomenaal vliegtuig, een sprong vooruit in de luchtvaarttechnologie. Het is ontnuchterend dat, net zoals de Concorde, dergelijke toestellen uit de omloop moeten verdwijnen. Hebben de ontwerpers te ver gemikt? A bridge too far?

Maar wat is de reactie van diegenen die op A380 gevlogen hebben? We hebben drie boordcommandanten in ons ledenbestand; Patrick De Roeck, die we al gehoord hebben, Gerald Dessart, die op een andere plaats in dit magazine aan bod komt, en Jacques Lousberg, die pas op pensioen is.

We vroegen het aan Jacques.

Avec les progrès réalisés en matière de motorisation — on en est à des certifications ETOPS 330, c'est-à-dire avec une autonomie de 5 heures et 30 minutes sur un seul moteur —, les triréacteurs styles DC-10 ou TriStar et les quadriréacteurs comme les A340, A380, voire 747, paraissent désormais dépassés. D'où leur peu d'attrait. La place est aux 777, 787 ou A350.

Malgré tout, l'A380 est un appareil hors norme, un saut en avant dans la technologie aéronautique. Il est édifiant de constater que tout comme ce fut le cas pour le Concorde, de tels appareils doivent disparaître. Les designers ont-ils visé trop loin… a bridge too far ?

Mais qu'en pensent ceux qui ont volé sur cet appareil ? Nous avons trois commandants de bord parmi nos membres. Patrick De Roeck qui nous a déjà fait part de ses commentaires ; Gerald Dessart qui s'exprime sur un autre sujet dans ce magazine et Jacques Lousberg qui vient de partir à la pension.

Nous avons posé la question à Jacques.

VTB. U was Captain op A310 in de LuM toen je overstapte naar de Emirates. We veronderstellen dat u daar op hetzelfde type hebt verder gevlogen.

Dat is juist. Mijn laatste functie bij Defensie voor mijn pensioen was Comd MTCC *(Movement & Transport Control Center)* in de schoot van de destijds eengemaakte defensiestaf. Bijkomend deed ik mijn luchtvaartprestaties als Capt A310 in het 21ste Smd van de 15W LuTpt.

Begin 2005 heb ik, meer bij wijze van test, gesolliciteerd voor een functie Capt A310 bij Emirates. Zij zochten piloten voor hun A310-300F cargovloot. Ik was toen 3 jaar verwijderd van de wettelijke pensioenleeftijd maar had reeds voldoende pensioenrechten opgebouwd.

VTB. Vous étiez Captain sur A310 à la FAé lorsque vous êtes parti aux Émirats. Nous supposons que là vous avez continué à voler sur le même type d'avion.

C'est exact. Ma dernière fonction à la Défense, avant ma pension, a été Comd *MTCC* (*Movement & Transport Control Center*) au sein de l'état-major unifié de l'époque. Accessoirement, j'effectuais mes prestations aéronautiques comme Capt sur A310 à la 21e Esc du 15W Tpt Aé.

Début 2005, un peu en guise d'essais, j'ai sollicité un poste de Capt d'A310 aux Émirats. Ils recherchaient des pilotes pour leur flotte d'A310-300F cargo. J'étais alors à trois ans de ma retraite légale mais j'avais déjà accumulé suffisamment de droits à la pension.

In april 2005 bood Emirates mij dan een contract aan als *"direct entry Capt A310"* op basis van mijn militaire loopbaan. Ik vloog de A310 bij hen als gezagvoerder op de lijn en als TRE *(Type Rating Examiner)* tot einde 2008.

VTB. Hoe bent u uiteindelijk op A380 terecht gekomen ? U was toen niet meer van de jongsten; hebt u moeten aandringen?

Als gevolg van de grote financiële crisis van 2008 besliste de maatschappij einde dat jaar de A310's uit dienst te nemen. Alle A310 vliegers, behalve de onderrichters, werden geheroriënteerd naar de B777 vloot. Alle *trainers* werden op de Airbus vloot geplaatst.

In een eerste fase vloog ik als line Capt op de A330-200. Na een jaar ervaring op deze FBW *(Fly By Wire)* werd ik met een CCQ *(Cross Cockpit Qualification)* training gelost op de A340-300 en de A340-500. Het leven op de lijn beviel me dermate dat ik uiteindelijk niet naar het Training Department ben teruggekeerd. De routes die ik vloog brachten me naar Europa, Afrika, het Sub-continent, Zuidoost Azië en China.

Intussen begon het bedrijf ook de A330/340 vloot uit te faseren en groeide de A380 vloot. Enkele maanden voor mijn 60ste verjaardag in 2014 werd ik aangeduid voor een conversiecursus op A380.

VTB. Is er een groot verschil in besturing tussen de A380 en de vorige types?

De conversie vanuit de A330/340 vloot naar de A380 gebeurde eveneens met een CCQ programma. Het was een sterk ingekorte cursus op basis van eerder opgedane Airbus FBW ervaring. Ze omvat een *"computer based aircraft systems and procedures training"*, Vijf simulator sessies van vier uur gevolgd door een type rating check op de simulator en een *"zero flight time handling and crosswind training"*. De conversie werd afgesloten met een korte *line training* met een vlucht naar Europa, naar Azië, naar Australië en naar Noord-Amerika via de Noordpool.

De pilotagetechnieken van het toestel zijn niet erg verschillend van deze op de A330/340 series. De ooghoogte in de cockpit is niet beduidend hoger en de verschillen in FBW logica zijn transparant. *"It's a pilot's aeroplane"*.

Als we over merkbare verschillen bij de besturing moeten praten denken we vooral aan de manoeuvres op de grond. Er zijn zeer weinig luchthavens in de wereld waar geen beperkingen voor de A380 in voege zijn. De enorme afmetingen van het toestel maken eveneens veel luchthavens ongeschikt voor het vliegtuig. De A380-operatoren vangen dit op door voor elke route *"approved alternate and contingency airports"* te plannen. Daarvoor worden de nodige *surveys* gedaan en afspraken met de lokale autoriteiten gemaakt. Alle beperkingen worden aan de hand van kaarten en met tekst en uitleg in de vluchtinformatie beschikbaar gesteld.

Eenmaal op de startbaan voor het opstijgen, in vlucht of bij de landing is de A380 een vliegtuig zoals elk ander. Ik durf te stellen dat je het zoals een C-130H kan vliegen. Bijkomend zijn de redundanties in de systemen dermate dat het haast onmogelijk

En avril 2005, les Émirats m'offrent alors un contrat de « *direct entry Capt A310* » sur base de ma carrière militaire. J'ai volé l'A310 chez eux comme commandant de bord et en tant que TRE (*Type Rating Examiner*) jusqu'à la fin 2008.

VTB. Comment avez-vous finalement abouti sur A380 ? Vous n'étiez alors pas des plus jeunes ! Avez-vous dû insister ?

Comme conséquence de la grande crise financière de 2008, la compagnie a décidé de retirer de service l'A310 en fin de cette année. Tous les pilotes d'A310 ont été réorientés vers la flotte de B777. Tous les *trainers* ont été placés sur la flotte Airbus.

Dans une première phase, j'ai volé comme *line Capt* sur A330-200. Après un peu d'expérience sur ce FBW *(Fly By Wire)*, j'ai été lâché sur A340-300 et A340-500 avec un training CCQ *(Cross Cockpit Qualification)*. La vie sur la ligne me plaisait tant que je ne suis pas retourné au Département Training. Les routes volées m'amenaient en Europe, en Afrique, dans le sous-continent, en Asie du Sud-est et en Chine.

Entretemps, l'entreprise a également commencé à éliminer la flotte d'A330/400 et celle d'A-380 s'est développée. Quelques mois avant mon 60e anniversaire, en 2014, j'ai été désigné pour un cours de conversion sur A380.

VTB. Y a-t-il une grande différence de pilotage entre l'A380 et les types précédents ?

La conversion depuis la flotte A330/340 vers l'A380 s'opérait également via un programme CCQ. C'était un cours fortement condensé basé sur l'expérience Airbus FBW déjà acquise. Il comprend un « *computer based aircraft systems and procedures training* », cinq sessions simulateur de quatre heures suivies par un « *type rating check* » sur simulateur et un « *zero flight time handling and crosswind training* ». La conversion se terminait par un court *line training* avec un vol vers l'Europe, vers l'Asie, vers l'Australie et vers l'Amérique du Nord via le Pôle Nord.

Les techniques de pilotage de l'avion ne sont pas fort différentes de celles de la série A330/340. Le niveau des yeux dans le cockpit n'est pas significativement plus élevé et les différences dans la logique FBW sont transparentes. « *It's a pilot's aeroplane* ».

Si nous voulons parler de différences notables de contrôle, nous pensons surtout aux manœuvres au sol. Il y a très peu d'aéroports au monde sans limitations effectives pour l'A380. Les dimensions énormes de l'appareil rendent aussi beaucoup d'aéroports inadaptés pour l'avion. Les opérateurs d'A380 en tiennent compte avant de planifier chaque route « *approved alternate and contigency airport* ». Pour cela les « *surveys* » nécessaires sont effectués et des accords conclus avec les autorités locales. Toutes les limitations sont mises à disposition à l'aide de cartes et de textes explicatifs dans les informations de vol.

Une fois sur la piste pour le décollage, en vol ou à l'atterrissage, l'A380 est un avion comme les autres. J'ose dire qu'il peut se piloter comme un C-130H. De plus, les redondances dans les systèmes sont telles qu'il est pratiquement impossible d'arriver à des situations

is om met technische problemen in echt benarde situaties terecht te komen. Het toestel staat terecht symbool voor Westers en meer bepaald Europees vernuft en technologie.

VTB. Vlogen jullie vaak met "*full house*", stelt het aantal passagiers geen problemen?

Toch wel! De routes op Noord-Amerika en Australië zitten over het algemeen goed vol. Ook de grote Europese hoofdsteden en sommige Aziatische bestemming doen het vrij goed.

Het toestel is erg populair bij het cliënteel. De cabines in de drie klassen bieden een uitzonderlijk comfort en het geluidsniveau tijdens de vlucht ligt veel lager dan in andere toestellen. Zelfs *economy class* biedt een beenruimte die beduidend meer is dan wat courant is op andere types vliegtuigen voor de lange afstand. De suites en de *"shower spa"* in de eerste klas cabine kennen hun vergelijk niet.

Passagiers vlogen dus zeer dikwijls en graag met de A380, zelfs indien dit een omweg op hun reisroute betekende of indien er directe vluchten naar hun plaats van bestemming aangeboden werden.

VTB. Cabin crew management is ongetwijfeld een belangrijke taak. Wordt de captain daar ook in betrokken?

Elk bemanningslid staat onder de autoriteit van de gezagvoerder. Dit geldt trouwens ook voor alle passagiers. Een standaard bemanning omvat, afhankelijk van de duur van de vlucht, twee, drie of vier piloten en 24 tot 26 *cabin crew*. Het complement *cabin crew* bestaat

vraiment critiques à cause de problèmes techniques. L'appareil est à juste titre un symbole de l'ingéniosité de la technologie occidentale et plus particulièrement européenne.

VTB. Voliez-vous souvent « *full house* » ? Le nombre de passagers ne pose-t-il aucun problème ?

Oui c'est vrai ! Les vols vers l'Amérique du Nord et l'Australie sont généralement bien remplis. De même, les grandes capitales européennes et quelques destinations asiatiques le sont également.

L'appareil est très populaire auprès de la clientèle. Les cabines des trois classes offrent un confort exceptionnel et le niveau de bruit durant le vol se situe beaucoup plus bas que dans d'autres appareils. Même la classe économique offre pour les jambes un espace notablement plus important que ce qui est courant pour les autres longs courriers. Les suites et les *« shower spa »* dans les cabines de première classe n'ont pas leur pareil.

Les passagers volent donc très souvent et volontiers avec l'A380, même si cela signifie un détour sur leur itinéraire ou si des vols directs vers leur destination leur sont offerts.

VTB. Le Cabin crew management est indubitablement une tâche importante. Le Captain y est-il impliqué ?

Chaque membre de l'équipage se trouve sous l'autorité du commandant de bord. Cela vaut également pour tous les passagers. Un équipage standard compte, selon la durée du vol, deux, trois ou quatre pilotes et 24 à 26 *cabin crew*. L'équipage de cabine est composé d'un commissaire de bord, de trois chefs de cabine, de 18 ou 20 agents de bord et d'un ou deux assistants de service de

uit een purser, drie *cabin supervisors*, 18 of 20 *flight attendants* en een of twee *cabin service assistants*. Deze laatste zijn in het bijzonder verantwoordelijk voor de netheid in de spa's en de toiletten.

Algemeen verliep de werking aan boord binnen de bemanning vrij soepel en goed. De taakverdeling was gekend en duidelijk. Problemen binnen de bemanning vonden meestal hun oorsprong in de bedrijfscultuur of in de multinationale samenstelling van de bemanning. Een ploeg kon samengesteld zijn uit tot 20 verschillende nationaliteiten uit verschillende continenten met elk hun gevoeligheden. Wat voor de ene een grap was kon voor de andere een belediging zijn met alle gevolgen van dien. Waar assertiviteit voor Aziatisch personeel moeilijk lag moest het bij mensen uit een andere regio ingetoomd worden, enz...

De voertaal aan boord in een dergelijke multinationale omgeving was uiteraard het Engels. Elke nationaliteit had daarbij wel een eigen tongval maar dat stelde meestal geen probleem, behalve dan bij het personeel uit de *Commonwealth* landen. Het viel me steeds weer op hoe de meerderheid het eigen dialect in de communicatie gebruikte, de standaard taal (*Queen's English*) niet machtig was of niet wilde aanwenden, en ook weinig inspanning deed om zich duidelijk verstaanbaar te maken naar de niet-Engelstaligen. De grote meerderheid onder hen was ook geen enkele andere taal machtig.

Zijn uw ervaringen positief of vindt u dat de functie van captain op A380 veeleisender is dan op kleinere types.

Algemeen vond ik de ervaring zeer positief en in wezen niet erg verschillend van deze op bv. de A340-500.

In veel opzichten vond ik de taak van de gezagvoerder op A380, waar alles voor je wordt voorbereid en gepland, veel eenvoudiger dan de opdrachten die we destijds uitvoerden in Zaïre/Congo. We werden voor zes weken naar de voormalige kolonie gestuurd met een

cabine. Ces derniers sont plus particulièrement responsables de la propreté dans les spas et les toilettes.

En général, le travail à bord au sein de l'équipage se passe bien et souplement. La répartition des tâches est connue et claire. Les problèmes de l'équipage trouvent habituellement leur origine dans la culture de l'entreprise ou dans la composition multinationale de l'équipage. Une équipe peut compter jusqu'à 20 nationalités différentes provenant de continents différents avec des sensibilités propres. Ce qui est une blague pour l'un peut être une insulte pour l'autre avec toutes les conséquences que cela comporte. Là où l'affirmation de soi est difficile pour le personnel asiatique, il faut le brider chez des gens originaires d'autres régions, etc.

La langue officielle à bord dans un tel environnement multinational est évidemment l'anglais. Chaque nationalité a bien sûr en plus sa propre langue, cela ne pose généralement pas de problème, sauf pour le personnel des pays du *Commonwealth*. J'ai été frappé par le fait que la majorité d'entre eux utilisent leur propre dialecte pour communiquer, que la langue standard (*Queen's English*) n'est pas maîtrisée ou ne veut pas être utilisée, et qu'ils font peu d'efforts pour se faire comprendre clairement par les non anglophones. La grande majorité d'entre eux ne parle d'ailleurs aucune autre langue.

VTB. Vos expériences sont-elles positives ou pensez-vous que la fonction de Captain sur A380 est plus exigeante que sur les petits appareils ?

En général je trouve l'expérience très positive et en soi pas fort différente de celle p.ex. sur A340-500.

À bien des égards, j'ai trouvé la tâche de commandant de bord sur A380, où tout est préparé et planifié pour vous, beaucoup plus simple que celle des missions que nous faisions à l'époque dans l'ancien Zaïre. Nous étions envoyés six semaines dans l'ancienne colonie en C-130 Hercules avec cinq membres d'équipage et deux techniciens afin d'y exécuter des vols au profit de la Coopération

C-130H Hercules met een bemanning van vijf en twee techniekers om er vluchten uit te voeren voor de Militair Technische Coöperatie en de lokale autoriteiten. De bestemming en de ladingen waren in alle opzichten avontuurlijk en we stonden er toch grotendeels alleen voor, ver van de thuisbasis.

Het moeilijkste en ook het gevoeligste op de A380 was waarschijnlijk de communicatie met de passagiers. De moderne reiziger is zeer mondig en kan uitermate veeleisend zijn. Problemen met overmatig drankgebruik, verbale en zelfs fysische agressie met de bemanning of tussen passagiers onderling kwamen wel eens voor.

Triestiger waren medische gevallen of een overlijden aan boord. Een geboorte heb ik nooit meegemaakt. Dan kwam het erop aan de gepaste maatregelen te coördineren met het cabinepersoneel, de maatschappij en de luchtverkeersleiding om te landen op een uitwijkhaven of op de plaats van bestemming en om de gepaste medische opvang te verzekeren.

VTB. Welk is uw reactie nu je weet dat de A380 geen langdurig leven beschoren is

Als vliegenier vind ik het een droevige zaak. Om over het financiële aspect te oordelen beschik ik over onvoldoende kennis en elementen.

Voor de luchtvaart in het algemeen vind ik het een gemiste kans. Een toestel met een dergelijk hoge capaciteit zou, eventueel in een verdere ontwikkeling, op de *short haul routes* moeten kunnen ingezet worden. Dit zou kunnen bijdragen tot de ontlasting van het zeer drukke verkeer, zeker naar de grote luchthavens. Verder, om in de mode te blijven, kan het ook goed zijn voor het milieu, het klimaat en de geluidsoverlast door een verlaging van de frequenties op zowel de routes voor de lange als voor de korte afstand.

In mijn opinie, middels gedurfde en gepaste maatregelen, aansluitend op de onvermijdelijke toekomstige milieu- en klimaatwetgeving, en die misschien wel indruisen tegen de principes van de vrije markt, kan de A380 met zijn enorme transportcapaciteit zeker een rol blijven vervullen. Dat daarbij ook een soepeler reisgedrag van de passagier nodig zal zijn staat buiten kijf, maar, is dit niet een algemeen gegeven voor de nabije toekomst?

VTB. Bedankt, Jacques; we hebben heel wat bijgeleerd.

Technique Militaire et des autorités locales. Les destinations et les chargements étaient aventureux à tous points de vue et nous étions pour une bonne part absolument seuls et loin de notre base.

La chose la plus difficile et aussi la plus sensible sur l'A380 est sans doute la communication avec les passagers. Le voyageur moderne est très émancipé et peut être extrêmement exigeant. Des problèmes de consommation excessive d'alcool, d'agressivité verbale et même physique avec l'équipage ou entre passagers surviennent parfois.

Plus tristes sont les cas médicaux ou un décès à bord. Je n'ai jamais vu de naissance. Il s'agit alors de coordonner les mesures appropriées avec le personnel de cabine, la compagnie et le contrôle du trafic aérien afin d'atterrir sur un aérodrome de dégagement ou sur le lieu de destination et d'assurer les soins médicaux appropriés.

VTB. Quelle est votre réaction sachant maintenant que l'A380 n'a plus une longue durée de vie ?

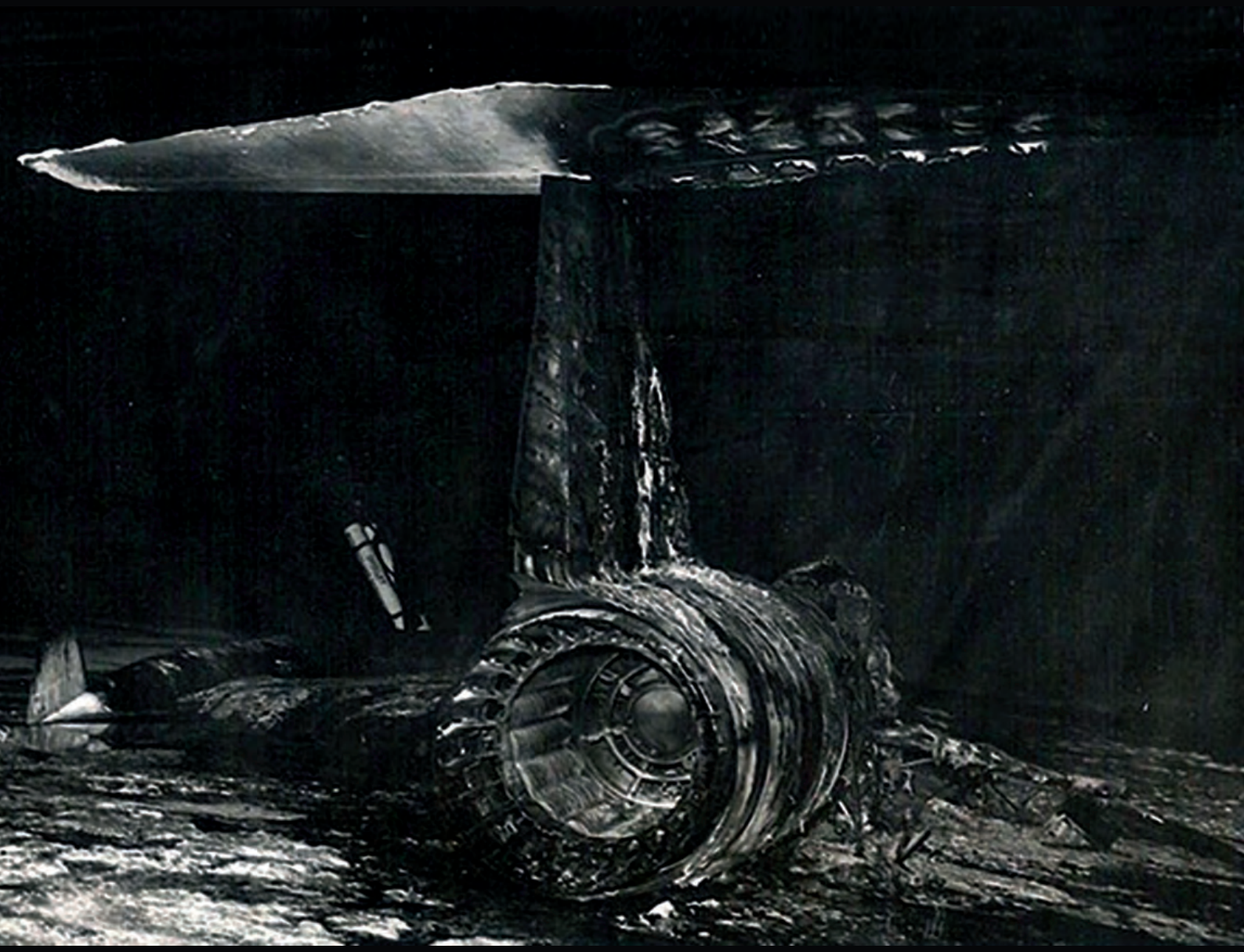
En tant qu'aviateur je pense que c'est une triste chose. Pour juger de l'aspect financier, je n'ai pas assez de connaissance ni d'éléments.

Pour l'aviation en général, je pense que c'est une chance ratée. Un avion d'une telle capacité devrait pouvoir être utilisé sur les « *short haul routes* » , éventuellement dans une phase de développement ultérieure. Cela pourrait aider à soulager le trafic très dense, en particulier vers les grands aéroports. De plus, pour rester dans l'air du temps, il peut également être bon pour l'environnement, le climat et la pollution sonore en réduisant la fréquence sur les trajets longues et courtes distances.

À mon avis, grâce à des mesures audacieuses et appropriées, faisant suite à l'inévitable future législation environnementale et climatique qui pourrait bien aller à l'encontre des principes du marché libre, l'A380, avec son énorme capacité de transport, peut certainement continuer à jouer un rôle. Il ne fait aucun doute qu'un comportement de voyage plus souple du passager sera également nécessaire, mais n'est-ce pas déjà une donnée pour le proche avenir ?

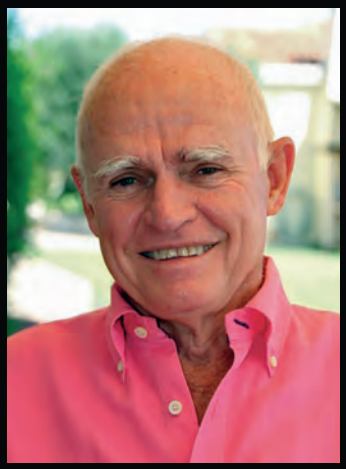
VTB. Merci Jacques ; nous avons beaucoup appris.

"James & Jack advertising Belgian beer"



F-104

compressor stall at night



Gérald Dessart
Retired Emirates
A380 Captain

February 1977, end of my Starfighter conversion training at Beauvechain Air Base.

The base is located about 30 km East-Southeast of Brussels and the 1st Fighter Wing was the Belgian Air Force interception unit with two squadrons equipped with F-104G Starfighters.

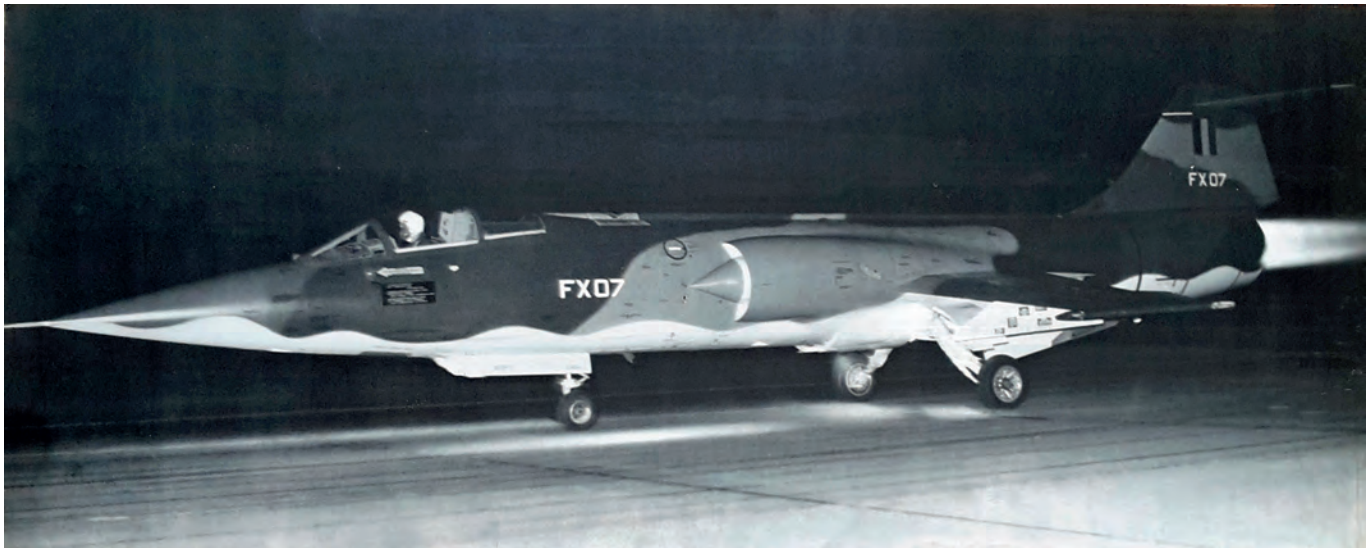
I'm in the high altitude night interception training phase.

On February 14th 1977, I went back home for lunch to celebrate our daughter Stephanie's two-year birthday, together with my wife Dominique. At that time, she was flying as cabin crew with Sabena Airlines. Stephanie is a small, happy girl and she is already used to our unusual working pattern.

In the afternoon, Dominique leaves Stephanie at the child minder for the evening.

My wife was flying that evening to Copenhagen and she would return around 11 PM.

I went back to the air base to prepare for my flight, a night interception. Alongside me is a TF-104G flown by Adjudant-Chef François Bodart, senior instructor and my leader for the night. He has an observer in his back seat, Major Wif De Brouwer. Wif just joined Beauvechain and would soon be squadron commander. The weather is OK, medium visibility, cloud base 5.000 ft, top 10.000 ft over Belgium and Holland.



We take off separately and climb rapidly to an altitude between 32.000 and 35.000 ft. We soon reach the exercise area above southern Holland. No problem during the first two interceptions, well guided by the interception controller at Glons radar station. My leader then asks me to climb to 35.000 ft and change role, I'll be the target and he'll intercept me.

I move the throttle forward to 100% and at the same time, I experience a big explosive noise, immediately followed by an engine flame out.

I'm extremely stressed, it's very unpleasant to lose the engine, especially at night time, and even more so when there is only one engine. I am trying to restart the way I had practiced blind eyes in the ground simulator many times before. The engine restarts and I'm now in flight idle, with the aircraft in descent. I explain the situation to the interception controller and my leader. The controller instructs me to climb to 35.000 ft. I move the throttle forward and experience a second explosion, immediately followed by a flame out.

This time, I grab the ejection seat handle. Quick thinking... it's night time, winter and it's wet and cold. I know the area; I used to be based in Twenthe the air base for my final training on T-33. So, I decide to try a second engine restart. Again, I follow the procedure and once again the engine starts. I move the throttle forward very carefully and manage to get some thrust, just under the compressor stall limit. Everything is working again but I don't have enough power to maintain my altitude and I have to descend.

On request of my leader, the interception controller tries to bring him in close formation with me in order to help. He brings him to within 10 miles, left, behind, right, but never succeeds to get him any closer. I'm alone, the controller offers me to open the nearest air base below me in Holland, as I remember I was above Volkel. I'm still high, my leader advises me to ask for a radar straight in runway 23 in Beauvechain. I ask the controller to guide me to the axis of the runway and I get ready for a partial power approach on runway 23. I enter the clouds at around 10.000 ft with no reference at all with the ground. A few months later, I will find out that I had a near miss with a Sabena 707 on approach to Brussels. I never received a report on that incident as I was in an emergency situation.

At 5.000 ft, I break out of clouds and realise I'm far too high and off-track. For the second time I grab the ejection seat handle. I know I'm somewhere over the forest near Meerdaal. I see the runway to my front left, very low and very close. I take another quick decision: I feel better in a cockpit in control of my aircraft than hanging below a parachute in the dark and I decide to go for the runway. I take 260 knots, select T/O flaps, dive and turn to the runway, lowering the gear over the approach lights.

My rate of descent is much too steep and I crash land on the runway just before the first arresting cable. I don't realise that my gear has collapsed, it was probably not completely extended.

The aircraft catches fire instantly. I'm skidding on the runway at high speed, but I remain on the centreline. The officer in charge in the tower tells me to eject as my aircraft is on fire. Luckily I don't hear him, I had no more radio contact. I only found out about that call later from the flight safety report. The F-104 ejection seat is designed to allow the pilot to eject and his parachute to open only when the aircraft has a speed over 100 knots with the nose wheel extended. I even pull the lever to extend the drag-chute, not realising it was totally burned out at that time.

Finally the aircraft stops at the end of the runway thanks to the second arresting cable. The aircraft is on fire. There is nobody around me, I jettison the canopy, jump out of the aircraft and start running.

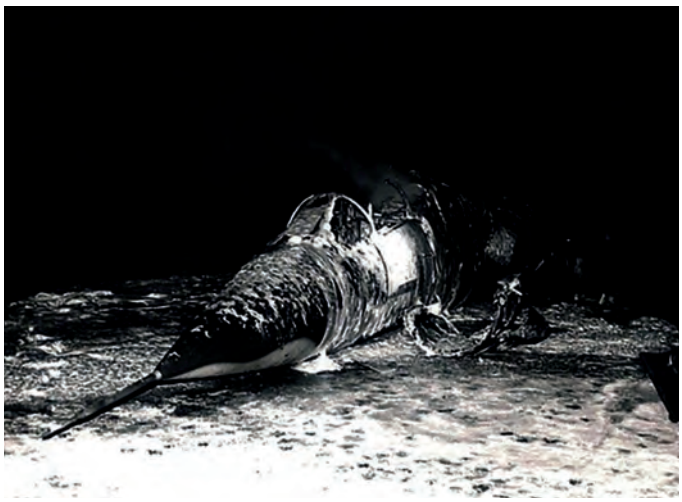
The right tip tank blows up with a big explosion. I lay down in the middle of the falling wreckage, just like in the movies. I then get up and run to the road outside the base perimeter. To leave the air base perimeter I have to jump over a 3-meter ditch; no problem, I'm full of adrenaline. One of the many spectators on the road is a pilot who retired the week before. It takes him some time to realise that I'm the pilot of the burning aircraft. He is convinced that I was still in the aeroplane when the tank exploded. He turns three times around his car... strange. Finally he recognises me and drives me back to the squadron dispersal. At the gate, I have to explain that I'm the pilot of the crashed aircraft. Once back in the squadron, a colleague pilot tells me that the fire crew told him that the pilot was probably burned in the aircraft.

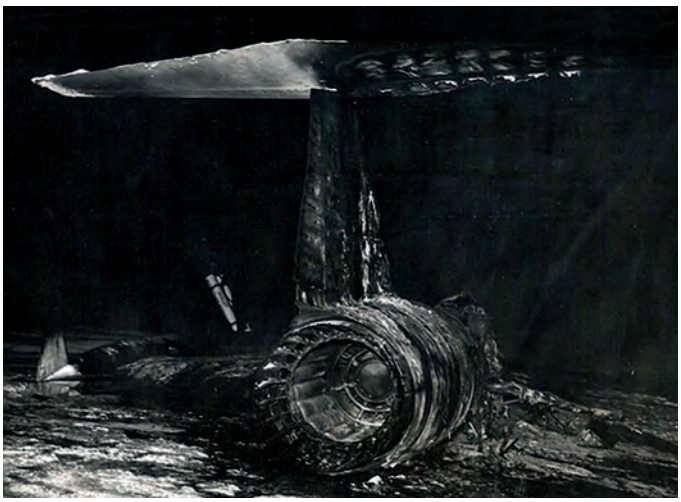
A few minutes later, the Base Commander arrives and meets me. His first reaction is "I'm happy that you crashed inside the perimeter and that there are no civilians involved." And off he went. A bit later, I give a first debriefing to the flight safety team. I also call the lady looking after our daughter and ask her to explain to my wife that I'll be very late coming home.

About ten days later, I started flying again. Unfortunately, I had the feeling I wasn't supported enough and I had completely lost confidence. Maybe it would have been better to get me flying the morning after my crash. I asked the authorities to go back as an instructor to the Training Group.

I was initially posted to Goetsenhoven, the elementary flight training school. The boss of training, Major Steve Nuyts, ex Slivers team leader, takes me for an evaluation flight on SF-260 Marchetti. The cloud base is rather low when he asks me to start some aerobatics. I could feel that Steve had total confidence in my skills. After a few minutes, I'm enjoying flying again and I show him the whole aerobatic programme at low level. After that flight, he posts me back to Brustem as an instructor on Fouga Magister. I was very familiar with this aircraft because I had been a member of the Red Devils team before. I am back in business and start immediately with a shooting campaign at the Helchteren range, in Limburg. I will always be grateful to this outstanding pilot for thrusting me and giving me back total confidence and another chance.

A few months later, my ex-squadron commander, Colonel De Roo, calls me and asks me to pass by the Air Force Safety office. He is now the head of Flight Safety and shows me my F-104 wreckage where we can clearly see the twisted engine compressor blades. There is only one explanation for this blade damage: a foreign metal object can only cause it. A few years later, another F-104 had an engine failure on short final and the aircraft landed safely on the runway. The investigation team found out that the angle of attack indicator detached from the fuselage front part and entered the engine causing the failure. I probably had the same situation, except that I was at high altitude and my aircraft was totally burned out after the crash landing.





On the same day, Colonel De Roo explained the reason why I had never seen the fire crew close to my burning aircraft. On that night, the heavy fire truck with a foam canon was out of service. The officer in charge of the flights decided to allow the night flights to start with just a light fire truck. He asked Kleine Brogel Air Base to send their heavy fire truck. It was to be in position by the time the night flight aircraft returned. Unfortunately, my flight was shortened and the truck only arrived just minutes after my crash. The fire crew sprayed the wreckage with foam, long after I was safely away.

I felt I had to explain the real story of my crash after I read a Belgian Air Force brief report of all aircraft accidents. For the FX56, it states "aircraft destroyed after hard landing". I think it was a little more than just a hard landing.

Comment by Wif De Brouwer

Since I witnessed this event from the first row, allow me to add some additional information to complete Gerald's report.

Gerald was not in our vicinity when he experienced his engine problems. After he managed to restart for the second time, we advised him to keep the power below the "rumbling level" of the engine; the risk for a third engine flame-out was too high. Since Gerald had sufficient power for an extended descent, we were within range of Beauvechain and we advised him to aim for the familiar home base as opposed to land in Volkel.

Since we had no visual contact with him, we asked the controller to give us vectors for join-up. At the same time, we had to switch over from the interceptor control to the approach control frequency. Initially, the new controller confused the blips; he gave us a vector away from Gerald. When we realised this, we were too far out for a join-up. Meanwhile, Gerald was descending and heading for Beauvechain. At the time he saw the runway, we were approximately one mile behind; too far to give any advice. We took a heading parallel and North of runway 23, continued at slow speed and witnessed the whole event.

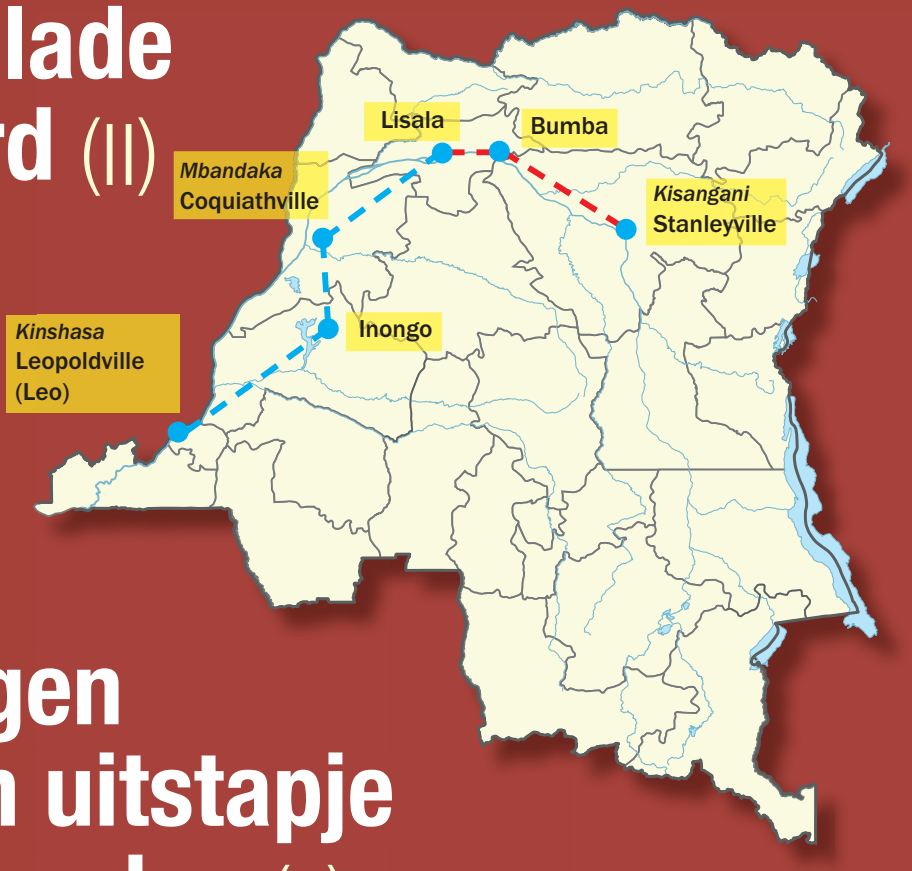
While gradually overtaking him, François and I saw a fireball sliding from the beginning of the runway until the very end. We were horrified; we didn't say a word. We were both thinking the same: "he is not going to survive this". We diverted to Brustem, were picked-up by a driver and returned to Beauvechain by car. We had no news until we came back into the squadron. It was a great relief to see Gerald, shaken, but alive and well. We barely believed it.

For Gerald, this must be an experience that will stay with him for the rest of his life. Sitting in a ball of fire that skids for almost three kilometres on a runway must stick to the bones. The event was a turning point in his pilot's career. Fortunately it came out the right way and finished with a happy end.

Souvenirs d'une balade dans le nord (II)

Liévin
van Outryve d'Ydewalle

Vertaling: Jacques Wuyts



Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden (II)

Deuxième épisode : changement de mission

Sans la moindre expérience sur la machine, Pussy, Maatje et Staf ont été obligés de faire une mission d'intimidation avec leur H-21 au-dessus de Léopoldville. Le lendemain, ils sont confrontés avec un autre défi.

02 août 1964. C'est ainsi que le soir, au cours de notre repas, plutôt que de nous lamenter, l'un d'entre nous eut une suggestion amusante.

Comme nos finances étaient à sec et que de plus, personne ne semblait s'en soucier, il proposa en rigolant, de concilier entraînement et gagne-pain ! Bonne idée... Pourquoi pas ? Mais comment ?

- Les perroquets !

Nous avions entendu une conversation où il était question de l'exportation de ces oiseaux. Apparemment, ce devait être un commerce juteux. Le tout était de les attraper. Et là !

Tweede episode: Wijziging van opdracht

Zonder de minste ervaring met de helikopter werden Pussy, Maatje en Staf verplicht een intimidatie-opdracht met hun H-21 boven Leopoldstad uit te voeren. De dag daarop staan ze voor een andere uitdaging.

02 augustus 1964. Zo kwam het dat een van ons, 's avonds, terwijl we aan het eten waren, liever dan te jammeren, een leuk voorstel deed.

Daar onze financiën op waren, en dat daarenboven niemand er zich om bekommerde, stelde hij al lachend voor, het trainen en wat centen verdienen, te verzoenen! Goed idee...Waarom niet ? Maar hoe ?

- Papegaaien!

We hadden een gesprek gehoord waarbij het over de uitvoer van die vogels ging. Blijkbaar moest het een lonende handel zijn. De hoofdzaak was ze te vangen. Maar hoe !

La vedette - De vedette
Piasecki helicopter H-21

La discussion fut animée. Pas d'hésitation. Quelqu'un connaissait quelqu'un qui peut-être achèterait nos prises... Le planning du lendemain fut vite fixé. La stratégie également.

La nuit fut courte. On nous avait informé que les perroquets quittaient à l'aurore les grands arbres où ils dormaient pour voler en direction des plantations d'arachides situées dans une vallée, de l'autre côté de la montagne bordant la piste.

03 août 1964. Le jour se levait à peine en arrivant à l'aéroport. Malgré une légère brume, la matinée s'annonçait belle et ensoleillée. De gros avions manœuvraient sur le tarmac.

La chasse aux perroquets

Après une rapide inspection de la machine, nous étions en l'air. Juste à temps. Des perroquets, il y en avait plein le ciel. C'étaient des « Jacquots », ces perroquets gris à queue rouge, bien connus en Europe pour leurs beaux discours... Ils volaient en groupes de cinq à six. De loin, on aurait dit des compagnies de perdreaux. Cela rappelait un peu mes journées de chasse dans les Polders des Flandres. Mais la comparaison s'arrêtait là...

Comme tactique, nous avions prévu de les survoler, puis d'en isoler quelques-uns. Ensuite de les plaquer au sol, sous la puissante colonne d'air générée par les rotors. L'idée ne venait pas de nous.

Het werd een levendige woordenwisseling. Geen aarzeling. Iemand kende iemand die onze vangsten wellicht zou kopen... De planning voor de volgende dag was snel beslist. De strategie eveneens.

Het werd een korte nacht. Men had ons verteld dat de papegaaien bij dageraad de hoge bomen verlieten waarin ze sliepen om in de richting van de aardnotenplantages te vliegen. Die bevonden zich in een vallei, aan de andere kant van de berg langs de startbaan.

03 augustus 1964. Het was nog niet helemaal dag toen we op de luchthaven aankwamen. Niettegenstaande een lichte nevel, beloofde het een mooie en zonnige voormiddag te zijn. Zware vliegtuigen maneuvreerden op de tarmac.

De jacht op papegaaien

Na een snelle inspectie van de machine, stegen we op. Net op tijd. Papegaaien, de hemel zat er vol van. Het waren "Jacquots", die grijze papegaaien met een rode staart, in Europa goed gekend omwille van hun spraaktalent... Ze vlogen in groepen van vijf. Het waren net vluchten van jonge patrijzen. Dit deed me denken aan de dagen toen ik jaagde in de Vlaamse polders. Maar daar stopte de vergelijking...

Onze tactiek voorzag er boven te vliegen en er dan enkele af te zonderen. Daarna ze tegen de grond te drukken, onder de

En captant des bribes de conversation dans l'aéroport, nous avions compris que certains prétendaient en avoir capturé beaucoup de cette manière...

La chasse fut ardue. Chaque fois, dès notre approche, la troupe que nous poursuivions se dispersait comme une bande de moineaux. Finalement, on n'en poursuivait plus qu'un seul.

Cela était assez amusant. Les perroquets ont un vol régulier et de temps à autre, ils tournent la tête pour voir si on les poursuit toujours. Puis, d'un coup d'aile brusque, ils changent de direction... Vraiment pas facile de les suivre avec cet immense hélicoptère. Après chaque virage, ils tournent à nouveau et, comme pour vous narguer, continuent bien entendu à vous tenir à l'œil. Impossible de les suivre.

De plus, cela se faisait en contournant continuellement les palmiers et les termitières hautes de trois à quatre mètres, le tout enrobé d'immenses nuages de poussière. C'est ainsi qu'après plus d'une heure d'essais, nous avions compris que les sacs que nous avions prévus ne serviraient qu'à glisser nos illusions...

sterke *downwash* die de rotoren veroorzaakten. Het was niet ons idee geweest. Toen we hier en daar gesprekken in de luchthaven opvingen, hadden we begrepen dat sommigen beweerden er op die manier veel te hebben gevangen...

Het werd een moeilijke jacht. Telkens als we naderden werd de zwerm die we achtervolgden, als een bende mussen uiteengejaagd. Ten slotte achtervolgden we slechts één enkele.

Dit was nogal koddig. Papegaaien vliegen rechtdoor en draaien af en toe hun kop om te zien of men ze nog altijd achtervolgt. Dan, met een plotse slag van de vleugel, veranderen ze van richting... Echt niet gemakkelijk ze te volgen met deze reusachtige helikopter. Na elke bocht draaien ze opnieuw, en precies of ze u willen uitdagen, blijven ze u vanzelfsprekend in het oog houden. Onmogelijk ze te volgen.

Daarenboven zwenkten ze voortdurend rond de palmbomen en de drie à vier meter hoge termietennesten, dit alles midden reusachtige stofwolken. Zo kwam het dat we, na meer dan een uur pogingen, begrepen hadden dat de zakken die we daartoe voorzien hadden, slechts zouden dienen om er onze illusies in te schuiven.

" Maatje "

" Staf "

" Pussy "

Raconté ainsi, après tant d'années, cet épisode me paraît enfantin et ridicule. De plus, je ne serais pas étonné d'apprendre un jour qu'une telle chasse fût totalement impossible et que l'on nous avait raconté une blague... D'ailleurs comment aurions-nous pu attraper un de ces oiseaux ? C'est qu'ils ont un bec comme un sécateur...

Mais voilà, nous avons essayé ce genre de chasse et je me devais tout de même de décrire notre prétendu entraînement...

Chapeau pour Pussy ! Il avait manœuvré la machine d'une main de maître. Pour se faufiler ainsi parmi tous les obstacles en lisière de forêt, il fallait être un as. Pour Staf et moi, cela avait été, en tout cas, une expérience unique. Jamais je n'aurais pu imaginer vivre de tels moments.

Sans oublier le vol de la veille qui était, à peu de chose près, du même calibre, cela faisait deux expériences uniques en bien peu de temps...

Toutes ces cabrioles nous avaient donné confiance dans la machine. C'était plus qu'il n'en fallait pour les missions de routine que l'on allait nous confier !

Ik besef dat deze episode, op die manier verteld, kinderachtig en belachelijk is. Daarbij zou ik niet verwonderd zijn op een zekere dag te vernemen dat een dergelijke jacht totaal onmogelijk was en dat men ons voor de gek gehouden had... Trouwens, hoe hadden we een van die vogels kunnen vangen ? Ze hebben immers een bek als een snoeischaar...

Maar ja, we hebben dit soort jacht geprobeerd, en ik moest toch een relaas van onze zogezegde training geven...

Hoed af voor Pussy ! Hij had de machine meesterlijk bestuurd. Om tussen alle hindernissen van het woud te kronkelen moest men een crack zijn. Voor Staf en mijzelf was het beslist een unieke ervaring geweest. Ik had nooit gedacht dat ik dergelijke ogenblikken zou meemaken.

Zonder de vlucht van de vorige de dag te vergeten die, op weinig na, van hetzelfde kaliber was, betekende dit twee buitengewone ervaringen in een mum van tijd...

Al deze kunsttoeren hadden ons vertrouwen in de machine gegeven. Dit was meer dan voldoende voor de routinemissies die men ons zou toevertrouwen !

En rentrant vers l'aéroport, Pussy m'apprit à maintenir l'engin immobile, à tourner sur place et à effectuer quelques manœuvres. Cela n'était pas si compliqué que cela. Il estimait que comme co-pilote et pour ce que l'on allait nous demander de faire, il ne fallait rien de plus... Le reste suivrait bien en son temps.

Changement de mission

Au retour, la jeep noire nous attendait des militaires congolais galopaient dans tous les sens. Sur le côté, attendait un groupe de blancs, style armoires à glace, cheveux en brosse, cravates, lunettes noires. Parmi eux, notre moniteur. Nous, de notre côté, nous avions l'air ridicule avec nos chemises gluantes d'huile, nous collant au corps.

- Où étiez-vous ? On vous cherche partout.
- Comme convenu, nous nous entraînions.
- Et la radio, à quoi ça sert ?
- Pour cela, il faudrait qu'elle fonctionne.
  Plus rien après cinq minutes de vol.

Ils étaient furieux, mais visiblement un problème différent les tracassait. Soudain, un autre bonhomme sortit de la jeep. Nerveusement, mais surtout fort mal à l'aise, il nous expliqua brièvement que l'armée avait un besoin urgent de notre aide... Stanleyville [Kisangani] était tombée aux mains des Mulélistes et la population blanche (trois à quatre cents personnes) s'était réfugiée à l'intérieur d'un stade de football afin d'échapper au massacre promis par les rebelles qui les encerclaient.

- Eh oui l'ami, mais c'est aux journalistes qu'il faut raconter cela. Nous, on ne peut rien y faire...
- Vous ne comprenez pas ? coupa un officier congolais qui s'était joint au groupe. Le gouvernement réquisitionne cet hélicoptère.
- Mais il lui appartient... Il en fait ce qu'il veut...
- C'est que le gouvernement du Congo vous réquisitionne également pour le piloter.

Pas de préambule, rien. On nous envoyait cela à la figure comme si cela ne demandait pas la moindre explication. Tout semblait simple. Nous n'avions qu'à imaginer le reste... pas compliqué. Seuls des hélicoptères pouvaient sauver ces malheureux du massacre... et quels hélicoptères ? Un seul, le nôtre, bien sûr. Il n'y avait d'ailleurs que celui-là.

Etrange situation. En principe, nous ne nous trouvions pas dans ce pays... Et si le hasard faisait que malgré tout nous nous y trouvions tout de même... ce n'était certainement pas pour jouer aux grands sauveurs blancs venus du ciel... Fini tout cela. Le Congo était maintenant un pays indépendant, à eux de se démerder... Mais qui d'entre nous savait au juste ce qu'il était venu faire là ?

Et en avant la musique ! Nous n'étions pas le 1er avril, les bêtisiers n'existaient pas encore. Non, apparemment, cela n'était pas une blague. Mais cela y ressemblait fort.

- Hé là, pas si vite ! s'exclama désespérément Pussy.

Toen we naar de luchthaven terugkeerden, leerde Pussy me de kist onbeweeglijk houden, ter plaatse draaien en enkele bewegingen uit te voeren. Zo ingewikkeld was het niet. Hij meende dat er niets meer nodig was als copiloot en voor wat men ons zou vragen te doen... De rest zou mettertijd wel volgen.

Wijziging van opdracht

Na onze terugkeer stond de zwarte jeep ons op te wachten, Congolese militairen liepen over en weer. Op de rand van de tarmac wachtte een groep blanken, genre kleerkasten, kortgeknipt haar, dassen, donkere brillen. Onder hen onze instructeur. Wij, aan onze kant, zagen er belachelijk uit, met onze hemden vol olie, die op onze lichamen plakten.

- Waar waren jullie? Men zoekt jullie overal.
- Zoals overeengekomen, waren we aan het trainen.
- En de radio, waarvoor dient die?
- Daarvoor zou hij moeten werken. Niets meer na vijf minuten vliegen...

Ze waren razend, maar blijkbaar was er een ander probleem dat hen verontrustte. Plots kwam een andere kerel uit de jeep. Zenuwachtig, maar vooral onwennig, legde hij ons in het kort uit dat het leger dringend onze hulp nodig had... Stanleystad [Kisangani] was in de handen van de Mulelisten gevallen. Om te ontsnappen aan de rebellen was de blanke bevolking (drie à vierhonderd personen) naar een voetbalstadion gevlucht. De rebellen omsingelden het stadion en het dreigde een bloedbad te worden...

- Ja, vriend, het is aan de journalisten dat je dit moet vertellen. We kunnen er niets aan doen.
- Begrijpen jullie het niet, onderbrak een Congolees officier die zich bij de groep gevoegd had. De regering vordert deze helikopter op.
- Maar de helikopter behoort haar toe... Ze doet ermee wat ze wil...
- Het is zo dat de regering van Congo ook jullie opvordert om hem te besturen.

Geen voorafgaande uitleg, niets. Men gooide ons dit in het gezicht alsof dit niet om de minste uitleg vroeg. Alles scheen eenvoudig. Wij hoefden enkel de rest te veronderstellen... niet ingewikkeld. Slechts de helikopters konden die sukkelaars weghalen uit het bloedbad... en welke helikopters? Eén enkele, de onze, zeker. Er was immers geen andere.

Eigenaardige toestand. In principe bevonden we ons niet in dat land... En als we er ons toevallig, spijts alles, toch bevonden; was het zeker niet om te spelen voor grote blanke redders die uit de hemel kwamen... Gedaan met dit alles. Congo was nu een onafhankelijk land, zij moesten maar hun plan trekken. Maar wie van ons wist eigenlijk wat hij daar was komen doen ?

Daar gaan we dan! Dit was geen 1 aprilgrap. Neen, klaarblijkelijk was het geen grap. Maar het had er veel van weg.

- He daar, niet zo vlug, riep Pussy wanhopig uit. Jullie hebt

Vous l'avez bien facile, mais vous vous trompez. Nous ne sommes pas là pour ce genre de mission.

- Vous devez partir pour sauver ces gens.

- Mollo, ce n'est pas notre boulot, envoyez l'armée.

Là, je ne sais pourquoi, notre interlocuteur parut soudain troublé. Qu'avait donc cette question ? Il regarda ses compagnons, se gratta la gorge, puis, fort embêté, reprit avec insistance.

- Vous pensez, les rebelles les attendent de pied ferme. Ils anéantiront les militaires pour ensuite les achever à coups de machettes. C'est garanti. Ce serait un deuxième massacre, sans parler des représailles sur les civils qui vont suivre. Non, vous êtes vraiment les seuls à pouvoir sauver cette situation.

- Mais nous sommes également des militaires. Trouvez quelqu'un d'autre pour cette mission.

- De grâce. Dites oui. Les médias attendent ce mot et vous serez célèbres.

- Célèbres et morts.

- Faut pas exagérer. Ecoutez, j'ai essayé de vous convaincre... Mais, je puis aussi avoir recours à d'autres moyens pour vous obliger à exécuter certains ordres. A vous de choisir.

- Ne vous fâchez pas.

Ce ping-pong de mots ridicules s'éternisait. Pussy et ces deux connards ne semblaient pas au bout de leurs répliques. Mais on sentait que bientôt cela allait prendre une mauvaise tournure. Ces gens n'avaient que nous pour ce sauvetage. Ils avaient des ordres et tout allait être bon pour nous forcer à effectuer cette mission.

Je m'imaginais déjà comment cela allait se passer. Pussy allait encore se débattre un moment, puis, coincé par l'un ou l'autre chantage, il allait être obligé de céder. Alors, autant prendre les devants. Pour un pilote, aller, c'est partir dans une direction. Arriver à destination, c'est autre chose. Cela nous laissait une bonne marge... Autant être en bons termes avec ces gens, plutôt que de les avoir sur le dos.

Convaincu de ce qui allait suivre, je me disais que tout compte fait, cela valait peut-être la peine de tenter l'aventure.

- Pour vous aider, nous avons déjà été faire le zozo au-dessus de Léo. Cela ne vous suffit pas ?

- Nous ne sommes pas au courant.

- Bien sûr, ici personne n'est jamais au courant de ce qui ne le concerne pas!

Au départ, en plus de mille recommandations, on nous avait surtout demandé de ne jamais avoir d'armes avec nous... étrange, mais c'était ainsi. De là, déduction logique, nous n'étions pas des combattants.

Donc, on ne s'attendait pas à nous voir participer à la moindre action... Or, à cette espèce d'ordre de réquisition, se mélangeait une étrange odeur de poudre. Non, cela ne nous concernait certainement pas.

het wel gemakkelijk, maar jullie zijn verkeerd. We zijn hier niet voor dat soort opdracht.

- Jullie moeten die mensen gaan redden.

- Kalm aan, dit is onze job niet, stuur het leger.

Ik weet niet waarom, onze gesprekspartner scheen plots verward. Wat betekende deze vraag? Hij bekeek zijn kameraden, schraapte zijn keel, dan, erg verveeld, hernam hij met nadruk.

- Denk even na; de rebellen verwachten ze met vastberadenheid. Ze zullen de militairen overrompelen om ze daarna met machetes af te maken. Dat staat vast. Het zou een tweede bloedbad zijn, zonder te spreken van de represailles op de burgers als gevolg. Neen, jullie zijn echt de enigen om deze toestand aan te kunnen.

- Maar we zijn eveneens militairen. Vindt iemand anders voor deze missie.

- Alsjeblieft. Zeg ja. De media verwachten dat ja-woord en jullie zult beroemd zijn.

- Beroemd en dood.

- Niet overdrijven. Luistert, ik heb getracht jullie te overtuigen... Maar ik kan ook beroep doen op andere middelen om jullie te verplichten bepaalde orders uit te voeren. Aan u de keuze.

- Maak u niet kwaad.

Die zinloze woordenwisseling bleef eindeloos duren. Pussy en die twee stijfkoppen gingen maar door en waren niet aan het einde van hun latijn. Maar men voelde dat het weldra een verkeerde wending zou nemen. Wij waren de enigen die deze mensen konden redden. Zij hadden hun orders en alle middelen waren goed om ons te verplichten die missie uit te voeren.

Ik kon me al indenken hoe dit ging verlopen. Pussy zou nog wat tegenpruttelen, dan, door een of andere chantage klem geraakt, zou hij verplicht zijn toe te geven. Zo dus, beter de nodige voorzorgen nemen. Voor een piloot betekent 'gaan', in een bepaalde richting gaan. Ergens aankomen is een andere zaak. Dit zorgde voor de nodige speling... Net zo goed een goede verstandhouding met deze mensen behouden, liever dan ze tegen ons op te ruien.

Overtuigd van wat ging volgen, zei ik tot mezelf dat, alles wel beschouwd, het misschien de moeite waard was het avontuur te wagen.

- Om jullie te helpen hebben we reeds gek gedaan boven Leo. Volstaat dit niet?

- We zijn daar niet van op de hoogte.

- Wel zeker, hier lijkt niemand op de hoogte als het hem niet past!

Bij ons vertrek, had men ons vooral gevraagd, samen met duizend raadgevingen, nooit wapens bij te hebben... Vreemd, maar zo was het. Vandaar, logische gevolgtrekking, we waren geen strijders.

Men verwachtte dus niet dat we aan de minste actie zouden deelnemen... Doch, bij dit soort opeisingsorder mengde zich een

- Nous vous demandons donc d'évacuer ces gens. On pense qu'il doit y avoir trois à quatre cents personnes. En prenant chaque fois une vingtaine d'adultes et quelques kids, cela peut se faire en une dizaine de rotations. Peut-être moins. En une heure ou deux, cela devrait être réglé.

- Sans blague. Vous en avez de bonnes. Hier, on nous mettait en garde en disant que cette machine ne pouvait transporter que quatre à cinq personnes à la fois. Vous l'avez oublié ? Dans ce cas, ce sera près d'une centaine de rotations qu'il faudra effectuer.

- Oui... quatre à cinq passagers en temps normal, bredouilla un des Américains. Mais cette fois-ci, à cause de l'urgence, aucun problème pour en charger plus. Vous comprenez ?

- Intéressant. Et dans quelle langue expliquerez-vous cela au vieux moteur de cet hélico ?

L'Américain foudroya Pussy du regard. Il y eut un moment de tension terrible entre les deux hommes, puis cela se calma. Mais l'Américain ne désarmait pas. Cela dura encore un moment. Je ne me souviens plus après quel argument Pussy finit par hocher la tête.

Il appela Staf et moi, et nous nous éloignâmes un moment des autres afin de nous consulter.

Ce fut assez bref. Chacun donna son opinion.

eigenaardige geur van kruitdamp. Neen, we voelden ons daar helemaal niet bij betrokken.

- We vragen jullie dus deze mensen te evacueren. Men denkt dat er drie à vierhonderd personen zijn. Door telkens een twintigtal volwassenen en enkele kids mee te nemen, kan dit in een tiental rotaties gedaan worden. Misschien minder. In een of twee uren zou dat kunnen geregeld zijn.

- Dat is een goeie, gisteren waarschuwde je ons dat die machine slechts vier à vijf personen samen kon vervoeren. Ben je dat vergeten? In dit geval zullen we bijna een honderdtal rotaties moeten uitvoeren.

- Ja...in normale omstandigheden vier à vijf passagiers, brabbelde een van de Amerikanen. Maar ditmaal, gezien de dringendheid, is het geen probleem om er meer te laden. Begrijpen jullie dat?

- Interessant. En in welke taal zal je dit uitleggen aan de versleten motor van deze helikopter?

De Amerikaan wierp een vernietigende blik op Pussy. Er was een ogenblik van enorme spanning tussen de twee mannen; dan werd het rustiger. Maar de Amerikaan hield voet bij stuk. Dit duurde nog een tijdje. Ik herinner me niet meer na welk argument Pussy ten slotte zijn hoofd schudde. Hij riep Staf en mij, en we verwijderden ons een ogenblik van de anderen om te beraadslagen.

Het was nogal kort. Elk gaf zijn mening.

La nouvelle mission
De nieuwe opdracht

Nous avions tous raisonné de la même façon, avec les mêmes arguments, les mêmes idées et les même réticences et cela pour aboutir aux mêmes conclusions. Trois petits Belges, pour sauver des centaines de gens ! Et pour les beaux yeux de qui ? Parce que le monde nous regarde... parce que les médias... parce que ceci ou cela... foutaises. La belle histoire. Ridicule, oui. De la folie...

Et là, ensemble, nous avons décidé... de partir au secours des otages. Si vraiment nous étions leur seul secours, nous devions y aller. Cela ne signifiait pas nous sacrifier, loin de là, mais seulement essayer de les libérer. Essayer, essayer à tout prix d'au moins en sauver quelques-uns de la torture et de la mort. Belles intentions.

- Vous partirez demain matin. OK ? On s'occupera de votre ravitaillement et de tout le reste. Les troupes d'intervention sont en route. Des renforts vont suivre... très rapidement. On vous donnera plus d'informations en vol. Acceptez ! Faites un effort, ne fût-ce que pour montrer votre bonne volonté...

- Facile à dire, tenta encore Pussy, cette machine n'est pas en état de faire un tel vol sans de sérieux préparatifs. Il faut du matériel, de l'outillage, des vivres, des soldats qui assurent notre sécurité, etc.

- Enfin, souffla l'Américain. Je vois que la souffrance de ces malheureux vous touche. Je remercie Dieu et appelle sa bénédiction sur vous... Je vous remercie également. A demain matin.

Ce n'était pas encore l'époque des ONG, des commissions X,Y,Z, ou des multiples prétendues « Organisations Sans Frontières ». Néanmoins, on entendait parler de temps à autre, de par le monde, de missions humanitaires... Et si cela en était une ? Non, pas pour nous. Pas au milieu des rebelles Mulélistes...

Et puis de toute façon, ce vieil hélicoptère poussif et branlant ne servirait pas à grand-chose. Nous ne connaissions pas sa consommation, ni son endurance, ni rien d'autre d'ailleurs. Ces détails ne devaient pas être terribles mais comme dans cet immense pays, les escales étaient espacées de plusieurs centaines de kilomètres... mieux valait être prudent...

A vol d'oiseau, Stanleyville se trouvait à plus de 1.000 km de Léopoldville. Donc, pour y parvenir, avec les escales cela faisait certainement une distance double. Ce qui revenait à dire qu'après avoir évacué quelques chanceux, nous allions être obligés de nous poser cinq cents mètres plus loin pour faire un plein et graisser les têtes de rotors. Vraiment une belle cible ! Donc on offrait à quelques-uns la chance de se faire tuer plutôt hors du stade qu'à l'intérieur !

Et pour cela, il fallait encore en sortir indemne. Détail qui n'était pas évident. Cette mission était à la fois suicidaire et ridicule. De la pure folie. Nous n'étions pas des héros... Mais à qui le confier ?

Entre nous, la discussion se prolongea tard dans la nuit. C'est ainsi que d'un commun accord, nous décidâmes quelques modifications à notre décision de partir vers Stanleyville. La principale, celle de retarder le plus possible ce départ. De ne rien faire. De rester où nous étions... de faire semblant d'attendre des ordres ou des pièces de rechange...

We redeneerden op dezelfde manier, dezelfde argumenten, dezelfde gedachten en dezelfde aarzelingen en dit, om tot dezelfde conclusies te komen. Drie kleine Belgen om honderden mensen te redden! Ter wille van wie?... Omdat de wereld naar ons opkijkt... omdat de media... omdat dit of dat... dikke zever. Belachelijk verhaal... onzin.

En toch hebben we samen beslist de gegijzelden ter hulp te gaan. Indien we echt hun enige hulp waren, moesten we dit doen. Dit betekende niet dat we ons opofferden, verre van, maar enkel dat we zouden trachten ze te ontzetten. Trachten, kost wat kost een aantal onder hen te verlossen van foltering en van de dood. Mooie intenties.

- Jullie vertrekken morgenvroeg. OK? We zullen zorgen voor ravitaillering en al de rest. De interventietroepen zijn op weg. Versterkingen zullen volgen... zeer snel. We zullen jullie meer informatie geven tijdens de vlucht. Aanvaardt het! Doe een inspanning, al was het om jullie goede wil te tonen...

- Gemakkelijk gezegd, probeerde Pussy nog, die machine is niet in staat een dergelijke vlucht te doen zonder een ernstige voorbereiding. Er moeten materiaal, gereedschap, levensmiddelen en soldaten zijn die onze veiligheid verzekeren, enz...

- Eindelijk, zuchtte de Amerikaan. Ik zie dat het lijden van die sukkelaars u treft. Ik dank God en vraag hem jullie te zegenen... Ik dank jullie eveneens. Tot morgenvroeg.

Het was nog niet het tijdperk van de NGO's, van de X,Y,Z–commissies, of van de zogezegde "Organisaties Zonder Grenzen". Nochtans sprak men af en toe wereldwijd van humanitaire missies... En als dit er nu een was? Neen, niet voor ons. Niet te midden van de Mulele-rebellen...

Bovendien, deze oude puffende en wankele helikopter zou tot niet veel dienen. We kenden zijn verbruik niet, noch zijn vliegbereik, noch iets anders trouwens. Deze bijzonderheden zouden niet van groot belang zijn, maar gezien de tussenlandingen in dit onmetelijk land honderden kilometers van elkaar liggen... was het beter voorzichtig te zijn..

In vogelvlucht ligt Stanleystad op meer dan 1000 km van Leopoldstad. Om er te geraken maakte dit met de tussenlandingen zeker het dubbel. Dat kwam erop neer dat, na enkele gelukzakken geëvacueerd te hebben, we zouden verplicht zijn vijfhonderd meter verder te landen om bij te tanken en de rotorkoppen te smeren. Werkelijk een mooi doelwit! Men bood dus aan enkelen de kans om eerder buiten dan binnen het stadion gedood te worden.

En daarvoor moest men er nog heelhuids uit geraken. Een niet vanzelfsprekend detail. Die missie was even zelfmoordend als belachelijk. Pure waanzin. We waren geen helden... Maar wie zouden we overtuigen?

De onderlinge discussie duurde tot laat in de nacht. Zo besloten we eensgezind onze beslissing om naar Stanleystad te vertrekken wat te wijzigen. Voornamelijk ons vertrek zo lang mogelijk uitstellen. Niets doen. Blijven waar we waren... de indruk geven dat we op orders of op wisselstukken wachtten.

LA MAISON DES AILES asbl
Sous le Haut Patronage de S.M. le Roi
Rue Montoyer 1b32, 1000 Bruxelles

HET HUIS DER VLEUGELS vzw
Onder de Hoge Bescherming van Z.M. de Koning
Montoyerstraat 1b32, 1000 Brussels

The home of aviation friends since 1937

Juillet / Juli 2019

Chers membres de la MDA,

Les articles repris dans cet encart ont souvent trait à des sujets très sérieux. Ainsi vous trouverez dans les pages qui suivent le rapport de notre Assemblée Générale du 13 mars dernier.
Mais force est de constater que la MDA a aussi sa petite histoire. Un des éléments de cette petite histoire est sans doute la Joyeuse Confrérie du Cardinal PAF.
Depuis quelques temps, vous pouvez admirer à l'entrée du bar la peinture du Cardinal Paf. Cette peinture a été retrouvée par notre Secrétaire-général Nico Minguet lors de travaux de nettoyage des caves. Après un court passage au secrétariat - un lieu de travail sérieux qui ne plaisait pas tellement au Cardinal - la peinture a été pendue à sa place correcte: l'entrée du bar. De cette position, le Cardinal surveille si les membres prennent assez de temps pour profiter des bonnes choses de la vie.
Un autre témoignage d'un passé plus qu'intéressant sont les peintures, apportées sur les murs du restaurant. En somme, à l'origine, avant de devenir le restaurant actuel ce local était la

Beste leden van het Huis der Vleugels,

De artikelen hernomen in dit inlegblaadje hebben dikwijls betrekking op zeer ernstige onderwerpen. Op de volgende bladzijden vinden jullie dan ook het verslag van onze Algemene Vergadering van 13 maart laatsleden.
Maar we stellen ook vast dat het HDV ook zijn zogenaamde « petite histoire » heeft. De Vrolijke Broederschap van de Kardinaal Paf maakt daar zeker deel van uit.
Sedert enige tijd kunnen jullie aan de ingang van de bar het schilderij van de Kardinaal Paf bewonderen. Dit doek werd teruggevonden door onze Secretaris-generaal Nico Minguet bij het opruimen van de zolder. Na een korte passage langs het secretariaat – een ernstige werkplaats waar de Kardinaal zich niet op zijn gemak voelde – werd het schilderij opgehangen op zijn juiste plaats : de ingang van de bar. Van op deze plaats vergewist de Kardinaal er zich van of de leden genoeg de tijd nemen om te genieten van de goede zaken in het leven.
Een andere getuigenis van een meer dan interessant verleden zijn de taferelen aangebracht op de muren van het restaurant. In feite was dit lokaal, vooraleer het huidige restaurant te worden, de zaal waar de leden van de Broederschap van de Kardinaal Paf samen kwamen. De versieringen zijn van de hand van de schilder Jean Dratz, één van de leden van het broederschap. We weten niet of de gebeurtenissen die op de muur zijn aangebracht betrekking hebben op reële feiten, maar in ieder geval voelen we de warme en vrolijke sfeer die uitgaat van de diverse drankgelagen.

Last but not least, in het lokaal naast het secretariaat staat er een vitrinekast waarin zich een aantal attributen bevinden die ofwel werden gebruikt tijdens de samenkomsten van

salle du Chapitre de la Confrérie du Cardinal Paf. Les décorations sont de la main du peintre Jean Dratz, un des membres de la confrérie. Nous ne savons pas si les évènements qui sont étalés sur les murs font référence à des faits réels, mais en tous les cas on sent bien l'ambiance chaleureuse et joyeuse engendrée par les breuvages divers.
Last but not least, dans le local à côté du secrétariat se trouve un armoire-vitrine dans lequel se trouvent un nombre d'attributs, soit utilisés lors de réunions de la confrérie, soit qui appartenaient aux membres de la confrérie.
Vu l'importance de connaître notre passé, nous vous présenterons dans le prochain encart l'historique de la confrérie: sa naissance, son évolution ainsi que la procédure d'intronisation.
S'il se trouve parmi nos membres des personnes qui ont assisté à des réunions de la Confrérie et qui seraient disposées à en témoigner, nous en serions très reconnaissants.

Procès-verbal de l'Assemblée Générale du 13 mars 2019

Il y a 33 membres présents ou représentés.

1. Introduction par le Président, François Florkin

Le président souhaite la bienvenue aux membres présents et présente l'agenda de cette assemblée générale. Il demande une minute de silence pour les membres de la Maison des Ailes qui sont décédés durant l'année 2018.

2. Approbation du Procès-verbal de l'A.G. du 8 mars 2017

Le Président déclare qu'il n'a pas reçu de commentaires concernant le PV de l'AG du 14 mars 2018 et demande si quelqu'un a des remarques à formuler. La réponse étant négative, le texte de ce PV est approuvé.

3. Rapport d'activités 2018

Le Secrétaire général Nicolas Minguet donne lecture du rapport d'activités 2018 :

- *Membres décédés* : 9 membres sont décédés en 2018 : Camille Goossens, Pierre Debourse, Roger Verhoeven, Thierry Tournay, Aduard Caluwaert, Willy Crenier, Albert Laforce, Alex Malengrez et Ludovic Forgeur.
- *Situation des membres* : 23 nouveaux membres ont rejoint nos rangs en 2018. 3 membres ont donné leur démission. Au 31 décembre 2018, 277 membres avaient payé leur cotisation, dont 167 Vieilles Tiges.
- *Situation Associations /clubs* : Au 31 décembre 2018, 31 associations/clubs avaient leur siège social à la Maison des Ailes.
- *Le Conseil d'Administration* s'est réuni 7 fois dans le courant de l'année.
- *Les événements marquants de l'année ont été :*
  - Drink de nouvel-an avec les VTB
  - Dépôt d'une gerbe au Remembrance Day et à la pelouse d'honneur.
  - Sponsoring de « l'Aviation Night ».

de Broederschap, of die toebehoorden aan leden van de Broederschap.

Gezien het belangrijk is om zijn verleden te kennen, zal in een volgend inlegblaadje de geschiedenis van de broederschap worden voorgesteld : zijn ontstaan, zijn evolutie en ook de intronisatieceremonie.
Indien er zich tussen onze leden personen bevinden die nog aan samenkomsten van de Broederschap hebben deelgenomen, en die bereid zijn hierover te getuigen, zou dit ten zeerste worden gewaardeerd.

Proces verbaal van de Algemene Vergadering Van 13 maart 2019

Er waren 33 leden tegenwoordig of vertegenwoordigd.

1. Inleiding door de Voorzitter François Florkin.

De Voorzitter verwelkomt de aanwezige leden en stelt de agenda van deze Algemene Vergadering voor. Hij vraagt één minuut stilte voor de leden van het Huis der Vleugels (HdV) die tijdens het jaar 2018 overleden zijn.

2. Goedkeuring van het Verslag A.V. 08 maart 2018.

De Voorzitter verklaart geen opmerkingen te hebben ontvangen op het Verslag van de A.V. van 14 maart 2018 en vraagt of iemand alsnog opmerkingen wenst te maken. Het antwoord is negatief en het Verslag A.V. wordt goedgekeurd.

3. Verslag van de activiteiten 2018.

De Secretaris-generaal Nicolas Minguet doet verslag van de activiteiten 2018:

- *Overleden leden:* 9 leden zijn in 2018 overleden: Camille Goossens, Pierre Debourse, Roger Verhoeven, Thierry Tournay, Eduard Caluwaert, Willy Crenier, Albert Laforce, Alex Malengreze en Ludovic Forgeur.
- *Ledenbestand:* 23 nieuwe leden voor het HdV in 2018, 3 leden hebben hun ontslag ingediend. Op 31 december 2018 hadden 277 leden hun lidgeld betaald, waaronder 167 Vieilles Tiges.
- *Toestand Verenigingen/Clubs:* op 31 december 2018 hadden 31 Verenigingen/Clubs hun sociale zetel in het HdV.
- *De Raad van Bestuur:* in het voorbije jaar vergaderde de RvB 7 maal.
- *Belangrijke gebeurtenissen tijdens het jaar:*
  - Nieuwjaarsdrink samen met de VTB,
  - Neerleggen van een bloemenkrans op Remenbrance Day en op het Ereperk,
  - Sponsoring van de "Aviation Night",
  - Sponsoring voor de nieuwe logementen van de Luchtcadetten te Weelde.
- *Periodisch magazine:* in 2018 waren er twee insteken in het VTB magazine.

- Sponsoring de Cadets de l'Air pour de nouveaux logements à Weelde.

- *Revue Périodique* : En 2018, nous avons publié deux encarts dans le magazine des VTB.
- *Travaux et achats effectués en 2018:*
  - Rénovation du Duplex aux 6ème et 7ème étage.
  - Rénovation du palier du 6ème étage.
  - Installation d'une caméra sur le palier du 2ème étage.

- *Travaux et achats prévus en 2019* :
  - Rénovation du système de prévention incendie pour tout l'immeuble.
  - Achat nouveau PC pour le secrétariat
- *Gérance restaurant et salles.*

  Rappel de la situation
  - Mr Nguyen a pris ses fonctions en 2000 et est arrivé en fin de deuxième bail (2 X 9 ans) au 31 août 2018.
  - Son loyer avait été fixé en 2000 à 250€ par mois (hors charges) pour une superficie exploitée de 520m² avec 3% d'indexation par an.
  - Les locaux n'ont pas été entretenus comme il se devrait (en bon père de famille) et certains sont dans un mauvais état et dans et l'hygiène laisse y à désirer.
  - D'importantes mesures sont à prendre pour remédier à cet état de chose et le loyer qui est demandé ne correspond pas à la réalité d'aujourd'hui et ne permet plus d'entretenir et rénover l'immeuble.
  - Une nouvelle convention d'exploitation a été rédigée qui prévoit un bail de 9 ans, une garantie de 6 mois et un loyer de minimum 2500€ par mois. Elle a été visée par un cabinet d'avocats spécialisés et prévoit toutes les mesures en cas de mauvaise gestion. Elle assure également un traitement privilégié de nos membres et associations.

  Nouveaux événements depuis la dernière AG.
  - A la mi-mai le Conseil d'Administration a trouvé un nouveau gérant qui devait débuter la gérance au 1 septembre 2018
  - A la mi-juin, la Maison des Ailes reçoit un courrier de l'avocat de Mr Nguyen déclarant la convention signée en 2000 comme non valide car il s'agit pour lui d'un bail commercial dont les règles, notamment concernant les raisons et les délais de préavis sont différents.
  - La Maison des Ailes s'en défend et intente une action en justice (tribunal de l'entreprise), estimant la convention valable.
  - Le tribunal a fixé l'agenda des présentations des conclusions et des synthèses des deux parties et a fixé la cause à l'audience publique du 19 juin 2019.
  - Le nouveau candidat gérant n'a pas renoncer et s'est engagé à attendre la décision du tribunal.

4. Rapport du Trésorier

Le Trésorier Luc Defrancq présente les comptes de l'année 2018.

- Situation de Caisse au 01 janvier 2018 : 71.305,05€
- Recettes 2018 : 122.339,09€
- Dépenses 2018 : 134.266,75€ dont :

- *Uitgevoerde werken en aankopen in 2018:*
  - Renovatie van de Duplex op de 6de en 7de verdieping,
  - Renovatie van de overloop op de 6de verdieping,
  - Plaatsing van een camera op de overloop 2de verdieping.

- Voorziene werken en aankopen voor 2019:
  - Renovatie van het brandbeveiligingssysteem voor het ganse gebouw,
  - Aankoop van een nieuwe PC voor het secretariaat.
- *Beheer van het restaurant en de zalen:*

  Herinnering van de toestand
  - Het huurcontract van Dhr.Nguyen is in 2000 gestart en het einde van de tweede huurtermijn (2 X 9 jaar) verviel op 31 augustus 2018. In 2000 werd de maandelijkse huur vastgelegd op 250€/md (zonder lasten) voor een uitbatingsoppervlakte van 520 m², met jaarlijkse indexatie van 3%. De lokalen werden/worden niet zoals het hoort (als goede huisvader) onderhouden, sommige zijn in slechte staat en ook de hygiëne laat te wensen over.
  - Er zijn belangrijke maatregelen te nemen om hieraan te verhelpen en de gevraagde huur komt niet meer overeen met de actuele werkelijkheid en is onvoldoende voor het onderhoud/renovatie van het gebouw.
  - Er werd een nieuwe exploitatievergunning opgesteld die een verhuurperiode van 9 jaar voorziet, met een huurwaarborg van 6 maanden en een minimum huurprijs van 2500€/md. Deze werd door een gespecialiseerd advocatenbureau onderzocht en voorziet alle maatregelen in geval van slecht beheer. Zij verzekert ook de voorkeursbehandeling van onze leden en verenigingen.

  Nieuwe elementen sinds de vorige A.V.
  - Midden mei heeft de RvB een nieuwe zaakvoerder gevonden die op 01 september 2018 het beheer moest starten.
  - Midden juni ontving het HdV een brief van de advocaat van Dhr. Nguyen waarin gesteld werd dat de Conventie die in 2000 werd ondertekend niet van toepassing is want volgens hem gaat het om een handelsovereenkomst waarbij de regels, meer bepaald m.b.t. de redenen en de periodes vooropzeg, verschillend zijn.
  - Het HdV gaat hiermee niet akkoord en spant aan rechtszaak aan (bij de Handelsrechtbank) waarbij gesteld wordt dat de Conventie van toepassing is.
  - De Rechtbank heeft de agenda van de voorstelling besluiten en samenvattingen van beide partijen en de openbare rechtszitting vastgelegd op 19 juni 2019.
  - De nieuwe kandidaat uitbater heeft zijn offerte behouden in afwachting van de uitspraak rechtbank.

4. Verslag van de Penningmeester.

De Penningmeester Luc Defrancq stelt de rekeningen 2018 voor:

- Kastoestand op 01 januari 2018: 71.305,05€
- Ontvangsten 2018 : 122.339,09€
- Uitgaven 2018: 134.266,75€ waarin:

- 11.529,08€ en entretien infrastructure
- 70.648,24€ en rénovation infrastructure
- 20.240,31€ en taxes, précompte et contributions

- Situation de Caisse au 31 décembre 2018 : 59.377,39€ soit un déficit de 11.927,66€ entre le 01/01/2018 et le 31/12/2018.
- Budget 2019 :
  - Recettes : 134.500€
  - Dépenses récurrentes 97.800€
  - Programmes :
    - Prévention incendie 10.000€
    - Informatique 2.000€
  - Résultat financier estimé +24.700€
- Il faut également tenir compte de la valeur du bâtiment au 31 décembre 2018 :
  - 1.026.780€ en valeur vénale (déclaration de la taxe sur les ASBL).
  - Assuré pour 2.888.069€ (+ 90.575€ de contenu) sans la valeur du sol.

Le Président félicite le Secrétaire général et le trésorier pour leurs présentations très claires.

5. Rapport des Contrôleurs aux Comptes

Mme Marie-Christine Lybaert donne lecture du rapport des contrôleurs aux comptes. Ils ont pu constater avec satisfaction que la tenue des comptes 2018 s'est faite avec le plus grand soin, ce qui permet de présenter les comptes annuels bien structurés et de donner une image fidèle du résultat et de la situation financière de l'association.
Les contrôleurs proposent donc à l'Assemblée Générale d'approuver les comptes du dernier exercice qui sont présentés par le Conseil d'Administration.

6. **L'Assemblée Générale approuve les comptes 2018 et le budget proposé pour 2019.**
   Elle donne décharge aux contrôleurs aux comptes et aux administrateurs pour la gestion de l'année 2018.

7. Désignation de deux contrôleurs aux comptes

Le Président annonce que Xavier Janssens est encore disponible pour l'année prochaine. Il demande à Mme Lybaert si elle est encore disponible. Les deux contrôleurs Janssens et Lybaert sont reconduits pour l'année 2019.

8. Élection d'administrateurs

Il n'y a aucun administrateur en fin de mandat ni démissionnaire.
Aucun candidat ne s'est présenté à l'appel lancé pour la place d'administrateur « personnel navigant ».
Par conséquent les membres actuels du Conseil d'administration restent en place pour un an.

9. Le président clôture l'Assemblée générale en remerciant les administrateurs pour le travail fourni tout au long de 2018 au profit de La Maison des Ailes.

- 11.529,08€ onderhoud infrastructuur,
- 70.648,24€ vernieuwing infrastructuur,
- 20.240,31€ taksen, voorheffingen en belastingen.

- Kastoestand op 31 december 2018: 59.377,39€ Bijgevolg een negatief saldo van 11.927,66€ tussen 01/01/18 en 31/12/18.
- Budget 2019:
  - Ontvangsten: 134.500€
  - Courante uitgaven: 97.500€
  - Investeringen:
    - Brandbeveiliging: 10.000€
    - Informatica: 2.000€
  - Verwacht financieel resultaat: + 24.700€
- Er dient ook rekening te worden gehouden met de waarde van het gebouw op 31/12/18:
  - 1.026.780€ in marktwaarde (belastingaanslag Vzw),
  - Verzekerde waarde 2.888.069€ (+ 90.575€ inhoud) zonder de waarde van het terrein.

De Voorzitter bedankt de Secretaris-generaal en de Penningmeester voor hun klare uiteenzettingen.

5. Verslag van de Toezichthouders.

Mevr. Marie-Christine Lybaert leest het verslag van de toezichthouders voor. Ze stellen met voldoening vast dat de rekeningen 2018 met de meeste zorgvuldigheid werden bijgehouden, waardoor een goed gestructureerd en getrouw overzicht van het financiële resultaat van de Vzw. gegeven wordt.
De Controleurs stellen bijgevolg voor dat de A.V. de door de RvB voorgestelde rekeningen van het laatste werkjaar goedkeurt.

6. **De A.lgemene Vergadering keurt de rekeningen 2018 en het voorgestelde budget 2019 goed. Zij ontlast de toezichthouders en bestuurders voor de rekeningen 2018.**

7. Aanstelling van twee Toezichthouders.

De Voorzitter deelt mee dat Xavier Janssens nog beschikbaar is voor het komende jaar. Hij vraagt of Mevr. Lybaert nog beschikbaar is. De twee Toezichthouders Janssens en Lybaert worden terug voor 2019 aangesteld.

8. Verkiezing bestuurders.

Er is geen enkele bestuurder einde mandaat noch ontslagnemend.
Er heeft zich geen enkele kandidaat gemeld voor de oproep van een plaats "bestuurder Vliegend Personeel".
Bijgevolg blijven de actuele bestuurders in functie voor één jaar.

9. De Voorzitter sluit de Algemene Vergadering af en bedankt de bestuurders voor het geleverde werk ten voordele van het HdV in 2018.

- Et si on nous y force ? demanda l'un d'entre nous.
- Dans ce cas, nous aviserons. En attendant, on aura gagné un jour ou deux. De toute façon, le Ricain a dit que des renforts allaient suivre. Mais ici, cela peut prendre du temps... Ainsi, nous, au lieu de précéder ceux-ci, nous pouvons renverser les rôles et plutôt les suivre... Pour cela, je pense qu'il faut s'éclipser un moment. Se faire oublier. Se cacher. En d'autres mots, disparaître quelques jours... le temps de voir ce qui se passe...

Pussy, en quelques mots dévoila son plan, puis nous salua et partit se coucher.

04 Août 1964. Le lendemain, les passagers de la Jeep noire assistaient à notre départ.

- Avec le plein, vous atteindrez Inongo. Voilà des cartes. Cela se trouve... voyons, hé hé. OK, pas de problèmes... Une assistance technique s'y trouvera. De là, Stanleyville. OK ? Le terrain de foot est au sud. Mais on vous appellera d'ici là. OK ?
- Compris, mais quelle est l'autonomie de ce bac ?
- *Well...You see, I think...He he. Big range... Very very good...You know...OK ?*
- OK... Mais OK quoi ?
- *You are good boys.*
- *"Good boy":* c'est ce que l'on dit aux chiens...

Mon œil ! Salut les Cocos. Nous, on va ailleurs. On va de notre côté... on se reverra dans quelques jours et ne nous cherchez pas de puces. Mais bon dieu de quels comiques venaient ces ordres ? De quel droit nous commandaient-ils ? Et comment pouvaient-ils penser un instant que nous allions leur obéir ? Nous ne connaissions pas ces gens. Toutefois, notre « instructeur » qui se trouvait parmi eux, donnait une petite idée du nom de la firme pour qui il travaillait. Cela devait commencer par un C... De drôles de gars qu'il valait mieux ne pas trop contrarier...

Escapade vers le village « Vindevoghel »

Impassibles, ils avaient regardé notre départ, un peu comme si nous allions faire un tour de piste. Bizarre ! Ils nous envoient aux cent mille diables dans cette vieille caisse branlante, sans matériel, sans équipement, sans documents, sans rien de rien... à part une carte routière du Nord de ce pays. Et cette situation semblait vraiment ne tracasser personne... Curieux !

Hormis le maigre baluchon, toute la carlingue était ce qu'il y avait de plus vide. Même pas un clou ou un bout de ficelle. Rien... Quelle chance d'avoir pris d'autres dispositions afin de meubler les jours à venir...

Dès que l'aéroport eut disparu de l'horizon, Pussy, en un sérieux rase-mottes, effectua un grand virage du côté de la vallée aux perroquets et prit un cap de 220 °, une direction opposée à celle prévue. Le soleil était déjà haut et dans le cockpit, à travers le toit en "plexi", nous sentîmes tout de suite l'ardeur de ses rayons brûlants.

- En zo men ons ertoe dwingt? vroeg een van ons.
- In dat geval zullen we beraadslagen. In afwachting zal men een dag of twee gewonnen hebben. Hoe dan ook, de Yankee heeft gezegd dat er versterkingen zouden volgen. Maar hier kan dit een tijdje duren... Zo kunnen we, in plaats van ze voor te zijn, de rollen omkeren en ze eerder volgen... Daarom denk ik dat men zich een tijd lang onopgemerkt uit de voeten moet maken. Zich doen vergeten, zich verstoppen. Met andere woorden, enkele dagen verdwijnen... uitkijken wat er gebeurt.

Met enkele woorden onthulde Pussy zijn plan, verliet ons en ging slapen.

04 augustus 1964. 's Anderdaags stonden de inzittenden van de zwarte jeep bij ons toen we vertrokken.

- Volgetankt geraken jullie tot Inongo. Hier zijn kaarten. Dat bevindt zich... even kijken, he, he. OK, geen probleem... Technische bijstand is ter plaatse. Vandaar, Stanleystad. OK? Het voetbalterrein ligt ten zuiden. Maar we zullen jullie tegen dan oproepen. OK?
- Begrepen, maar wat is de actieradius van die kist?
- *Well...You see, I think... He He. Big range... Very very good... You know... OK ?*
- OK... Maar OK wat ?
- *You are good boys.*
- *"Good boy" is wat men tegen de honden zegt...*

Loop naar de maan! Dag makkers, wij gaan elders heen. We vertrekken aan onze kant... We zullen elkaar over enkele dagen terugzien en val ons niet lastig. Maar goede God, van welke grapjassen kwamen die richtlijnen ? Met welk recht gaven ze ons bevelen? En hoe konden ze een ogenblik denken dat we hen zouden gehoorzamen? We kenden die mensen niet. Onze "instructeur" die bij hen was, gaf ons evenwel een klein idee van de naam van de firma voor wie hij werkte. Die zou met een C...beginnen. Rare kerels die men best niet te veel moest dwarsbomen.

Even naar het "Vindevoghel"-dorp

Onverstoorbaar hadden ze ons bekeken toen we vertrokken, alsof we een nummertje zouden opvoeren. Eigenaardig! Ze sturen ons naar het verre onbekende in die oude gammele kist, zonder gereedschap, zonder uitrusting, zonder papieren, met minder dan niets ... behalve een wegenkaart van het Noorden van dit land. En niemand bleek zich daar echt zorgen om te maken. Vreemd!

Behalve de povere plunjezak was de binnenruimte totaal leeg. Zelfs geen spijker of een eindje touw. Niets...Wat een geluk dat we andere schikkingen genomen hadden om de komende dagen te vullen...

Zodra de luchthaven aan de horizon verdwenen was, maakte Pussy in scheervlucht een grote bocht naar de vallei van de papegaaien en zette koers richting 220°, tegengesteld dan die welke voorzien was. De zon stond reeds hoog en door het "plexi" van de cockpit voelden we meteen de gloed van haar brandende stralen.

Son idée était de se planquer un moment dans un petit patelin de brousse. Le temps que passe l'orage...

La carte ne convenait pas pour cette partie du pays. Au Sud, il n'y avait que les alentours de la capitale. Au-delà, un large bord blanc... Nous étions donc partis vers l'inconnu, sans la moindre idée de la destination.

Il faisait beau et nous survolions plusieurs villages, qui parfois n'étaient qu'un bout de route bordée de huttes. Mais nous ne cherchions pas un lieu précis, puisque nous ne savions pas où nous étions. Il fallait une bourgade avec un endroit dégagé pour atterrir à l'aise, et de préférence bordé de bananiers afin d'y cacher notre machine. De plus, pour notre confort, il y fallait aussi la présence d'une mission... Cela garantissait le logement et les repas...

Après quelques hésitations, l'endroit idéal se présenta bientôt à la lisière de la forêt.

Nous nous posâmes sur un minuscule terrain de foot et aussitôt une foule d'enfants se précipita vers nous. Derrière eux, un Père Blanc avec la traditionnelle barbichette.

Zijn bedoeling was een tijdlang in een klein broussedorpje onder te duiken. Tot wanneer het onweer voorbij was.

De kaart was van geen nut voor dit deel van het land. In het zuiden zag men er enkel de omgeving van de hoofdstad. Verder weg, een brede blanco boord... We waren dus op weg naar het onbekende, zonder enig idee van onze bestemming.

Het was mooi weer en we vlogen over verschillende dorpen, die soms niet meer waren dan een stuk weg met enkele hutten erlangs. Maar we zochten niet een bepaalde plaats, daar we niet wisten waar we ons bevonden. Het moest een dorp zijn met een ruime plaats waar we gemakkelijk konden landen, en bij voorkeur omringd door bananenbomen om er onze machine te kunnen verstoppen. Voor ons comfort moest er daarbij ook een missiepost zijn... Die zou ons logies en maaltijden verschaffen.

Na enkele aarzelingen werd weldra de ideale plek aan de rand van het woud gevonden. We zetten ons neer op een piepklein voetbalveld en meteen stormde een menigte kinderen op ons af. Achter hen, een Witte Pater met het traditioneel sik baardje.

- Un hélicoptère... Dieu soit loué ! Vous amenez le médecin... le dentiste... les médicaments... le courrier ?

- Hmmm... c'est un exercice... finit par dire Pussy.

Avec l'aide des villageois, nous poussâmes la machine à l'abri du soleil et des regards... Les gosses étaient heureux de pouvoir toucher le grand oiseau de métal. Un moment, ils dansèrent en chantant autour de nous.

- Een helikopter... God zij dank! Brengen jullie de dokter... geneesmiddelen... de tandarts... de post?

- Hmmm... het is een oefening... zei Pussy na een tijdje.

De dorpelingen hielpen ons de machine wegduwen, om ze te beschermen tegen de zon en tegen nieuwsgierige blikken... De kinderen waren blij de grote metalen vogel te mogen aanraken. Op een bepaald ogenblik dansten ze al zingend rond ons.

Soudain, sortant des hautes herbes bordant le terrain, apparut quelqu'un coiffé d'un vieux képi. Peut- être un cantonnier ? Non. Il était vêtu de bleu et à la ceinture, il portait un pistolet et une matraque. Zut, sans doute l'autorité locale. L'homme n'avait pas l'air drôle.

Toutefois les salutations furent polies.

- Que venez-vous faire ici ?
- Quelle chance de vous trouver si vite, bredouilla Pussy. Nous sommes ici pour un exercice.
- Je ne suis au courant de rien.
- Pas possible. On ne vous a rien communiqué ?
- Rien. Cartes d'identité et documents, s'il vous plaît !
- Aucun problème. Mais il faudra patienter un peu. Les documents se trouvent à bord des véhicules qui suivent.

Un moment, il nous scrute avec attention, fronce les sourcils et ajoute une grimace à sa grosse bouche. Comme tout le monde, il savait que tout l'Est du pays était à feu et à sang et il se demandait certainement ce que ces trois blancs, débarquant du ciel, venaient faire sur son territoire. Tel un vieux renard, il tourna autour de nous. Méfiant, il examina l'hélico, risqua même un coup d'œil à l'intérieur.

Cela dura un moment. Comme si nous avions fait cela toute notre vie, nous chipotions à l'appareil. Un peu d'huile dans le moteur, un coup de graisseur dans les têtes de rotors... Travail de routine... je n'y connaissais rien. Mais en observant les autres, je parvenais sans mal à jouer la comédie. Muni d'un chiffon, je frottais un peu partout... Mais l'homme en bleu revint vers nous.

- Vous restez longtemps ?
- Nous avons l'ordre d'attendre les autres. Tiens ! Avez-vous une idée de l'état des routes ?

Plots kwam iemand, met een kepie te voorschijn uit het hoge gras langsheen het voetbalveld. Misschien een kantonnier? Neen. Hij had een blauw pak aan en droeg een pistool en een matrak aan zijn gordel. Verdorie, waarschijnlijk de plaatselijke overheid. De man scheen geen grapjas te zijn. De begroeting was evenwel beleefd.

- Wat komen jullie hier doen?
- Wat een geluk dat we u zo rap vinden, prevelde Pussy. We zijn hier voor een oefening.
- Ik weet van niets.
- Niet mogelijk. Heeft men u niets laten weten?
- Niets. Identiteitskaarten en documenten, asjeblieft!
- Geen probleem. Maar u zal wat geduld moeten hebben. De documenten bevinden zich aan boord van de voertuigen die volgen.

Een ogenblik bekijkt hij ons aandachtig, fronst de wenkbrauwen en grijnst met zijn dikke lippen. Zoals iedereen wist hij dat heel het oosten van het land in vuur en vlam stond. Hij vroeg zich zeker af wat die drie blanken, uit de hemel neergedaald, in zijn territorium kwamen doen. Net als een oude vos draaide hij om ons heen. Wantrouwend onderzocht hij de helikopter, waagde zelfs een blik aan de binnenkant.

Dat duurde een tijdje. Alsof we dat heel ons leven gedaan hadden, prutsten we aan het toestel. Wat olie in de motor, een pompslag smeervet in de rotorkoppen... routinewerk... ik kende er niets van. Maar door de anderen gade te slaan, slaagde ik erin zonder moeite komedie te spelen. Met een vod wreef ik zowat overal... Maar de man in het blauw kwam terug bij ons.

- Blijven jullie hier lang?
- Men heeft ons bevolen de anderen af te wachten. Terloops, weet je in welke staat de wegen zijn ?

- Pas terrible, l'argent pour les entretenir est en retard de deux ans...

- Ah ! voilà ! je comprends maintenant pourquoi ils ont envoyé un hélicoptère. L'administration, c'est partout pareil...Vous voulez une cigarette ?

Profitant de l'hospitalité des « Mon-Père » *Scheutiste*[1] nous restâmes là jusqu'au lendemain. Ceux-ci, tout heureux d'avoir de la visite, étaient aux petits soins pour nous.

De notre côté, nous passions notre temps à frotter la carlingue et à chasser les mouches qui tentaient de s'y poser. L'homme au képi avait disparu, mais on se doutait bien que, dissimulé dans la brousse, il nous avait à l'œil.

05 août 1964. Le lendemain, un groupe de militaires vint nous donner l'ordre de retourner à Léo. Nous nous y attendions un peu. Nous parlâmes une fois de plus d'un exercice qui devait se faire... Mais sans espoir. Ils semblaient nerveux et mieux valait déguerpir, sans poser de questions.

Nous avions gagné vingt-quatre heures et quittâmes avec regret le village de « Vindevoghel ».

Retour à Léo

A notre retour à l'aéroport, nous vîmes la jeep noire ainsi qu'une vingtaine de militaires en armes se tenant à l'ombre. Les bonshommes de la veille attendaient parmi eux.

Nous nous doutions bien qu'ils étaient au courant de notre balade. Ces gens avaient des moyens radio suffisamment sophistiqués pour se renseigner. Et puis, ils devaient bien se douter que derrière tout cela, se profilait une aventure invraisemblable. Dans la même situation, n'en auraient-ils pas fait autant...? Ils devaient aussi savoir que, tout compte fait, ils n'avaient aucun ordre à nous donner. Mais nous nous doutions bien de quelques magouilles. Des tractations en haut lieu et, pour les exécuter, il n'y avait que les trois Belgians...

Il n'y eut donc aucune remarque, aucune engueulade. Les salutations furent même cordiales...

- Les renforts ont eu un peu de retard. Maintenant, ils sont en route et nous attendons la confirmation de leur arrivée. Nous allons les laisser s'installer et vous ne partirez que quand ils auront tout repris en main. Cela laissera du temps aux mécanos pour resserrer les boulons de votre machine... Votre départ se fera au plus tôt demain matin. La première escale sera Inongo. Ensuite Coquilatville puis Lisala et enfin Stanleyville. A chaque escale est prévu un service technique : mécanicien, ravitaillement, pétrole... enfin, tout ce qu'il faut. Je tiens à ce que tout se passe confortablement.

Tout cela avait été dit comme s'il n'y avait pas le moindre doute sur notre décision d'accepter cette mission... Au cours de notre séjour à Vindevoghel, nous en avions discuté. Chacun avait donné son avis sur l'opportunité d'exécuter ces ordres, mais personne, hors Pussy, n'était arrivé à une conclusion valable.

1 Ordre religieux des Petits Pères de Scheut ; nombreux au Congo. Se reconnaissaient aux vêtements blancs et à leur barbichette.

- Niet veel soeps, we wachten al twee jaar op het geld om ze te onderhouden.

- Ah! Dat is het! Ik begrijp nu waarom ze een helikopter gezonden hebben. De administratie, het is overal wat... Wil je een sigaret?

We profiteerden van de gastvrijheid van de "Mon Père"-Scheutist[1] en verbleven er tot de volgende dag. De paters waren blij bezoek te hebben en zorgden goed voor ons.

Wat ons betreft, we brachten de tijd door met het oppoetsen van de romp en vliegen weg te jagen die er zich wilden opplakken. De man met de kepie was verdwenen, maar we vermoedden wel dat hij, verborgen in de brousse, ons in het oog hield.

05 augustus 1964. 's Anderdaags kwam een groep militairen ons het bevel geven terug te keren naar Leo. We hadden dit wel verwacht. We spraken eens te meer van een oefening die moest plaatsgrijpen... Maar tevergeefs. Ze schenen zenuwachtig en het was beter er van onder te muizen, zonder vragen te stellen.

We hadden vier en twintig uren gewonnen en met spijt verlieten we het "Vindevoghel" dorp.

Terug in Leo

Toen we op de luchthaven aankwamen zagen we de zwarte jeep alsook een twintigtal gewapende militairen die zich in de schaduw schuilhielden. De kerels van de vorige dag stonden bij hen te wachten.

We vermoedden wel dat ze van onze uitstap wisten. Die mensen beschikten over voldoende gesofistikeerde radiomiddelen om op de hoogte te blijven. En daarbij, ze vermoedden wel dat daarachter een ongelooflijk avontuur schuilde. Zouden ze in dergelijke situatie niet hetzelfde hebben gedaan...? Ze moesten ook wel weten dat, alles wel beschouwd, ze ons geen orders te geven hadden. Maar we veronderstelden dat er heel wat gekonkeld werd. Onderhandelingen op hoog niveau, en om ze uit te voeren, waren er enkel de drie Belgians...

Er waren dus geen opmerkingen, geen scheldpartijen. De begroetingen waren zelfs hartelijk.

- De versterkingen hebben wat vertraging. Nu zijn ze op weg en we wachten tot hun aankomst bevestigd is, en pas nadat ze de toestand volledig in handen hebben, zullen jullie vertrekken. Zo zullen de mecaniciens tijd hebben om de bouten van jullie machine aan te spannen... Jullie zullen ten vroegste morgenochtend vertrekken. De eerste tussenlanding zal Inongo zijn. Daarna Coquilhatstad, dan Lisala en ten slotte Stanleystad. Bij elke tussenlanding is er een technische dienst voorzien: mecanicien, ravitaillering, fuel ... kortom, alles wat nodig is. Ik verzeker u dat alles vlot zal verlopen.

Dit alles was gezegd alsof er niet de minste twijfel was omtrent onze beslissing om deze missie te aanvaarden... Tijdens ons verblijf te Vindevoghel hadden we dit besproken. Ieder had zijn mening

1 Religieuze orde van de paters van Scheut; talrijk in Congo. Ze zijn herkenbaar aan hun witte soutane en hun sik baardje.

Ses arguments étaient que cet hélicoptère était un cadeau des Américains qui, tout comme nous, faisaient partie de l'OTAN et que donc, en Europe, ceux-ci étaient nos alliés. Cette mission de sauvetage lui apparaissait donc comme quelque chose qu'il devait accepter. Quoi de plus beau que de sauver des vies humaines avait-il répété plusieurs fois. Mais là, c'était l'homme de métier qui parlait. L'homme de la Rescue, Staf était d'accord. Ils étaient de la même escadrille… et il était d'ailleurs toujours d'accord… Quant à moi, mon choix était fort limité… Tout compte fait, que risquais-je à les accompagner ?

- Pour le vol, soit ! remarqua Pussy, mais une fois à Stan ?

- Attendez, je n'ai pas fini. Un détachement de Marines américains s'est joint aux troupes gouvernementales… Ceux-là ont bien entendu leurs propres avions et aussi leurs hélicoptères. Vous n'aurez donc qu'à les suivre et avec eux, participer à l'évacuation du stade. Aucun problème. Pour vous rassurer, je vous garantis que ce sera une mission cent pour cent humanitaire. En plus, votre présence aidera au prestige de l'Etat… c'est important. Le gouvernement vous en sera fort reconnaissant. A votre retour, je veillerai personnellement à ce que l'Etat congolais vous témoigne sa gratitude…

Pussy parut sensible aux arguments de l'Américain. Il avait eu un hochement de tête. Le mot « humanitaire » l'avait apaisé. Tout compte fait, il venait de la *Rescue*… le sauvetage, c'était son métier. Il savait donc très bien ce qu'on allait lui demander une fois au-dessus de la ville… Staf et lui se connaissaient de longue date. Moi, je ne pouvais que leur faire confiance… et suivre.

- Vous partirez demain.

- Vous avez les documents ?

- Oui, oui… tout est en règle. Cela se trouve encore à la Présidence. On vous les fera suivre. Ah, j'oubliais, le second hélico sera prêt pour demain. Vous ne serez donc plus seul.

- Qui en sera l'équipage ?

- Des Cubains. Ce sont des hommes à nous… enfin, ils travaillent pour nous. Leur mission est de vous accompagner, de vous assister.

- Ils connaissent le pays? Parlent-ils le français ?

- Non.

- Alors, j'ai plutôt l'impression que c'est nous qui allons les assister…

Nous avions remarqué quelques espagnols qui traînaient dans l'aéroport. Etaient-ce les Cubains ?

Avaient-ils quelque expérience du H-21 ? Cela nous intriguait. Un hélicoptère que l'on est encore occupé à assembler… un équipage qui n'a pas besoin de s'entraîner… Il est vrai qu'eux se trouvaient là au service des Américains et que ceux-ci avaient une logistique plus favorable que la nôtre. Mais cela était tout de même étrange.

Il y avait d'autres problèmes à régler. Cette mission allait certainement durer quelques jours et nous devions rassembler un

gegeven of het wenselijk was deze orders uit te voeren, maar niemand, behalve Pussy, was tot een definitief besluit gekomen.

Zijn argumenten waren dat die helikopter een geschenk van de Amerikanen was. Zoals wij maakten ze deel uit van de NAVO en waren ze onze bondgenoten in Europa. Deze reddingsmissie bleek dus iets te zijn dat hij moest aanvaarden. Wat is er schoner dan mensenlevens te redden, had hij vaak herhaald. Dat was het de vakman die sprak, de man van de Rescue, Staf was het met hem eens. Ze behoorden tot hetzelfde smaldeel… en hij was het trouwens altijd met hem eens… Wat mij betreft, ik had niet veel keuze… Alles wel beschouwd, wat riskeerde ik als ik hen vergezelde?

- Voor de vlucht, vooruit dan maar, merkte Pussy op; maar eens in Stan?

- Wacht even, ik heb nog niet gedaan. Een detachement Amerikaanse Marines heeft zich bij de regeringstroepen aangesloten… Vanzelfsprekend hebben die mannen hun eigen vliegtuigen en ook hun helikopters. Jullie hoeven hen slechts te volgen en samen met hen het stadion te ontzetten. Geen enkel probleem. Om jullie gerust te stellen, garandeer ik dat het om een honderd procent humanitaire missie gaat. Daarenboven zal jullie aanwezigheid het prestige van de Staat bevorderen… Dit is belangrijk. De regering zal jullie zeer dankbaar zijn. Wanneer jullie terugkomen, zal ik er persoonlijk voor zorgen dat de Congolese staat jullie zijn erkentelijkheid betuigt…

Pussy scheen gevoelig te zijn voor de argumenten van de Amerikaan. Hij knikte; het woord humanitair had hem gerust gesteld. Alles wel beschouwd, hij kwam van de *Rescue*… Redden was zijn beroep. Hij wist dus maar al te goed wat men hem ging vragen nadat hij boven de stad gevlogen had… Staf en hij kenden elkaar al lang. Van mijn kant kon ik enkel op hen vertrouwen… en volgen.

- Jullie vertrekken morgen.

- Hebt u de documenten ?

- Ja, ja… alles is in orde. Ze bevinden zich nog bij het HQ van de President. Men zal ze jullie nazenden. Ah, ik vergat het, de tweede helikopter zal morgen klaar zijn. Jullie zullen dus niet meer alleen zijn.

- Met welke bemanning?

- Cubanen. Het zijn onze mannen… Nou ja, ze werken voor ons. Hun opdracht is jullie te begeleiden, jullie bij te staan.

- Kennen ze het land? Spreken ze Frans?

- Neen.

- Dan heb ik eerder de indruk dat wij ze zullen bijstaan.

We hadden enkele Hispano's opgemerkt die in de luchthaven rondhingen. Waren dit de Cubanen?

Hadden ze enige ervaring met de H-21? Dit intrigeerde ons. Een helikopter die men nog aan het monteren was… Een bemanning die geen training nodig had… Ze stonden daar weliswaar ten dienste van de Amerikanen en die hadden een betere logistiek dan de onze. Maar dit was toch vreemd.

minimum de matériel afin d'éviter certains problèmes... Une pompe à graisse pour les têtes de rotors, un grand entonnoir et une peau de chamois pour filtrer le carburant, un pistolet lance-fusées, un canoë gonflable ou au moins des gilets de sauvetage... et aussi des couvertures, quelques victuailles et de l'eau, etc. Ce n'était pas évident. Nous avions obtenu l'adresse ainsi que l'autorisation de fouiller deux dépôts militaires...

La plupart ne contenaient que des tas de bidons, des coffres-forts éventrés, des piles de couvertures moisies, des armoires rouillées. Cela sentait le pipi et aussi la crotte de chat. C'était dégoutant. Cependant, le hasard nous aida bien et à part le pistolet d'alarme, un canoë et les gilets de sauvetage, nous étions parvenus à trouver tout ce que nous cherchions. Le tout était entassé dans une vieille voiture sans portes...

J'eus, en plus, l'incroyable chance de dénicher une valise marquée « *Survival kit* ». Elle était assez lourde, avait une forme étrange et portait l'inscription « *Indian Army* »... A l'intérieur il y avait certainement tout ce qu'il nous fallait... Je parvins également à subtiliser une petite mitraillette ainsi qu'une poignée de balles, que très discrètement, je glissais sous la peau de chamois... Au diable les recommandations.

On vint nous prévenir que le départ était fixé pour le lendemain à 6 h.

Départ vers Inongo

06 Août 1964. Le lendemain, comme annoncé, les Cubains attendaient au pied de la seconde machine... Ils étaient quatre ou cinq avec de grands sacs à bagages. Salutations, puis il y eut un petit briefing, afin de s'entendre sur le voyage... Rien sur leur entraînement, leurs connaissances de la machine, leurs provisions ou leur équipement. Normal, ici, c'était chacun pour soi !

Ils avaient l'air sympathique ; toutefois, comme nous ne savions rien d'eux, la conversation se borna à l'essentiel.

Nous, c'était le hasard qui nous avait amenés là. Pour eux, c'était différent. L'enjeu de leur présence était tout autre et mieux valait être sur ses gardes... Enfin, nous n'étions plus seuls et cela avait aussi son importance...

Pussy démarra le moteur, lentement les rotors se mirent à brasser l'air. Nous nous étions entendus avec les Cubains pour voler à une centaine de mètres l'un de l'autre et garder un contact visuel. Une bonne idée, mais elle a semblé foirer dès le départ... De fait, de leur côté, rien... leur machine refusait de starter... Il y eut un court moment d'hésitation. Des mécanos couraient de tous côtés... Appels radio... Il ne s'agissait que d'un petit réglage au bendix... De la jeep aux vitres teintées, quelqu'un nous fit signe de ne pas attendre...

Pussy augmenta la puissance et lentement notre hélicoptère quitta le sol, s'éleva et prit le cap de 025°. Et nous voilà partis, seuls...

Er waren andere problemen die moesten geregeld worden. Deze missie zou zeker enkele dagen duren en we moesten een minimum aan materieel bijeenbrengen om enkele problemen te vermijden... Een smeerpomp voor de rotorkoppen, een grote trechter en een zeemvel om de brandstof te filteren, een signaalpistool, een opblaasbare kano en ten minste reddingsvesten... en ook dekens, proviand, water enz. Dit was niet vanzelfsprekend. We hadden het adres en de toelating gekregen om twee militaire depots te doorzoeken.

In de meeste lagen enkel hopen benzineblikken, ingedeukte brandkasten, stapels beschimmelde dekens, verroeste kasten. Het stonk er naar pis en kattenpoep. Het was walgelijk. Het toeval was ons echter gunstig, en behalve het signalisatiepistool, de kano en reddingsvesten, slaagden we erin alles te vinden wat we zochten. Alles was in een oude wagen zonder deuren opgestapeld.

Bovendien had ik het ongelooflijk geluk een valies te ontdekken waarop *"Survival Kit"* stond. Het was nogal zwaar, had een vreemde vorm en had het opschrift *"Indian Army"* ... Binnenin bevatte het zeker alles wat we nodig hadden... Het lukte me eveneens een klein machinepistool en een handvol kogels weg te moffelen, die ik zeer discreet onder het zeemvel schoof... Naar de duivel met de waarschuwingen.

Men kwam ons verwittigen dat het vertrek 's anderdaags om 6 u. voorzien was .

Het vertrek naar Inongo

06 augustus 1964. Zoals aangekondigd wachtten de Cubanen 's anderdaags aan de voet van het tweede toestel... vier of vijf met grote plunjezakken. Begroetingen, waarna er een korte briefing om schikkingen te nemen voor de reis... Niets omtrent hun training, hun kennis van de machine, hun voorraad of hun uitrusting. Hier was het ieder voor zich!

Ze zagen er sympathiek uit. Evenwel, vermits we niets van hen wisten, beperkten de gesprekken zich tot het essentiële.

Wij waren daar toevallig aangekomen. Voor hen was het iets anders. De inzet van hun aanwezigheid was van een heel andere aard en het was beter op zijn hoede te zijn... Maar ja, we waren niet meer alleen, en dit was ook van belang...

Pussy startte de motor, langzaam begonnen de rotoren door de lucht te klieven. We waren met de Cubanen overeengekomen een honderdtal meter van elkaar te vliegen en visueel contact te behouden. Een goed idee, maar het scheen van meet af aan verkeerd te gaan... Van hun kant, niets... hun toestel weigerde te starten. Er was een ogenblik aarzeling... mecaniciens liepen heen en weer... radio-oproepen... het ging hem enkel om een kleine regeling van de bendix... Vanuit de jeep met donkere ruiten deed iemand ons teken niet te wachten. Pussy gaf meer gas en langzaam verliet onze helikopter de grond, klom en zette koers op 025°. En daar gingen we... alleen.

Nous continuons les aventures de Pussy, Maatje et Staf dans notre prochain magazine. L'accueil à Inongo ne se passe pas comme prévu.

We zetten de avonturen van Pussy, Maatje en Staf verder in ons volgend magazine. Het onthaal te Inongo verloopt niet zoals voorzien.

50 YEARS

SF-260 SERVING BELGIAN AIR FORCE

1969 - 2019

PARTY INVITATION

LET'S CELEBRATE THE 50 YEARS
MARCHETTI IN THE BELGIAN AIR FORCE

PRIVATE PARTY OPEN TO EVERYBODY WHO HAS A LINK WITH THESE 50 YEARS HISTORY OF THE BAF SF260

WHEN : THURSDAY 03 OCT FROM 16H00
WHERE : HANGAR C3 @ EBBE

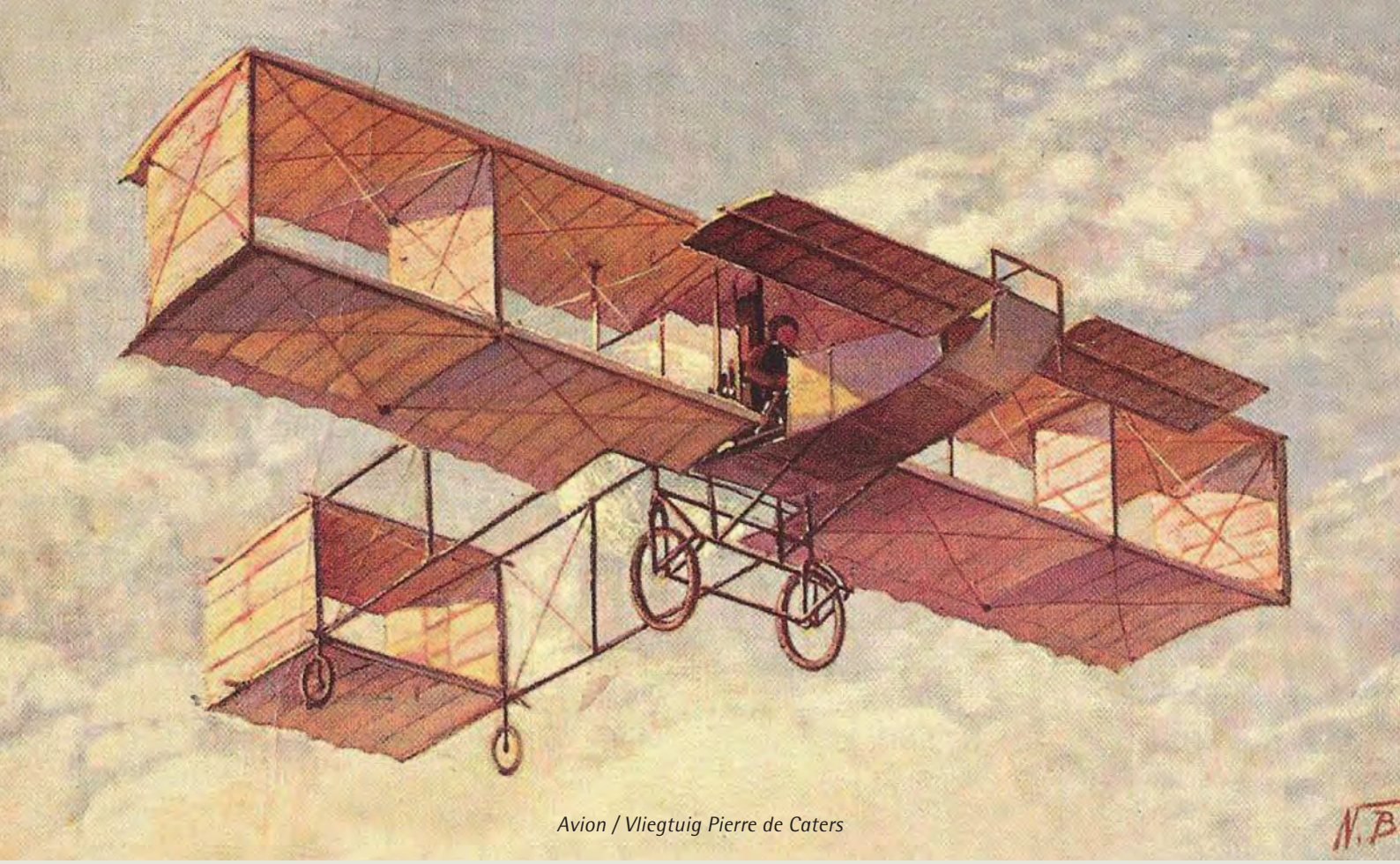
ACTIVITIES : DEMO BAF DISPLAY TEAMS.
FOOD & DRINKS

PRICE : KICK-OFF FEE 10 EURO
(INCLUDING YOUR FIRST DRINKS)
FOOD TRUCKS AVIALABLE (@ OWN COST)
PRIOR INSCRIPTION REQUIRED
AT SRT BFTS

mail : ccair-bfts-comd-srt@mil.be

: 02/442 51 85

WITH PAYMENT ON BE66 6528 3302 2443
BEFORE SEPTEMBER 19th, 2019



Avion / Vliegtuig Pierre de Caters

Cent ans de technique aéronautique en Belgique : conclusions

Honderd jaar luchtvaart-techniek in België : besluiten

Michel Mandl & Alphonse Dumoulin
Vertaling Paul Buyse en Marie-Christine Liebaert

Introduction

Dans le dernier magazine 2-2019, nous avons clôturé le chapitre consacré aux entreprises aéronautiques en Belgique. Ce faisant, nous avons également mis fin à la publication de « Cent ans de technique aéronautique en Belgique » réalisé en 2010 par Michel Mandl et Alphonse Dumoulin.

Les auteurs souhaitent remercier l'association des Vieilles Tiges pour avoir accepté de faire ainsi mieux connaître leurs écrits à ceux qui n'avaient pu se procurer l'ouvrage à l'époque. Ils tiennent plus particulièrement à remercier Paul Buyse et Marie-Christine Liebaert pour le minutieux et considérable travail qu'a nécessité la traduction de tous ces articles dont la parution a commencé en mars 2008… ! Le présent comité de rédaction s'associe bien sûr à ces remerciements.

L'ouvrage se terminait par un sommaire. Il nous a paru intéressant de terminer ces publications en reprenant ce que l'on peut également considérer comme un résumé des cent premières années de notre aviation. En voici le récit succinct.

Inleiding

In het laatste magazine 2-2019 hebben we het hoofdstuk gewijd aan de luchtvaartondernemingen in België afgesloten. Meteen hebben wij eveneens de publicatie beëindigd van "Honderd jaar luchtvaarttechniek in België", gerealiseerd door Michel Mandl en Alphonse Dumoulin in 2010.

De auteurs wensen de vereniging "De Vieilles Tiges" te danken omdat ze het aldus mogelijk gemaakt heeft hun werk beter te leren kennen aan diegenen welke zich destijds de uitgave niet konden aanschaffen. In het bijzonder houden ze eraan Paul Buyse en Marie-Christine Lybaert te bedanken voor het nauwkeurig en aanzienlijk werk dat nodig was voor het vertalen van al de artikels waarvan de publicatie begon in maart… 2008! Het huidig redactiecomité sluit zich uiteraard aan bij deze bedankingen.

Het werk eindigt met besluiten. Het lijkt ons interessant deze publicatiereeks af te sluiten door deze tekst hierna te hernemen, die in feite een overzichtelijke samenvatting is van de eerste honderd jaar van onze luchtvaart. Hieronder de besluiten.

Conclusions

L'histoire de l'aviation et donc de la technique aéronautique en Belgique débute en 1908 grâce à l'enthousiasme de quelques pionniers pour cette nouvelle discipline des sports aériens que sont les vols à bord d'engins plus lourds que l'air. Le Baron de Caters montre la voie à une génération de jeunes audacieux qui n'hésitent pas à franchir les frontières du pays pour se rendre en Afrique, en Inde ou tenter leur chance aux États-Unis.

Les frères Bollekens emboîtent le pas au baron et sont les premiers à démarrer une entreprise de construction aéronautique. D'autres pionniers belges conçoivent et construisent des appareils qu'ils parviendront parfois à faire voler avec succès. De cette époque date également, grâce à Villard et au soutien de la dynastie, la conception en Belgique, des tout premiers hélicoptères mono-rotor.

Les militaires belges découvrent les avantages que peut leur apporter l'aviation dans le domaine de la recherche d'information par l'observation aérienne et les premières unités volantes sont constituées au sein du Génie.

Grâce au courage de ses aviateurs et à l'utilisation d'un matériel constamment renouvelé et d'un armement adéquat, l'Aviation Militaire belge participe activement à l'effort de guerre des Alliés, contribuant ainsi au succès final et à la capitulation allemande.

En matière d'armement, le développement de mitrailleuses synchronisées permettant le tir au travers de l'hélice constitue la percée technologique la plus spectaculaire au cours de la Première Guerre mondiale.

Besluiten

De geschiedenis van de luchtvaart en dus ook van de luchtvaarttechniek in België vangt aan in 1908 met het enthousiasme van enkele pioniers in een nieuwe sportdiscipline die bestaat uit het vliegen met toestellen zwaarder dan lucht. Baron de Caters opent de weg voor een jonge en vermetele generatie die niet aarzelt de landsgrenzen te overschrijden om zich naar Afrika en Indië te begeven en zelfs hun geluk te gaan zoeken in de Verenigde Staten.

De gebroeders Bollekens volgen de baron op de voet en zijn de eersten om een constructiebedrijf voor de luchtvaart op te richten. Andere Belgische pioniers ontwerpen en bouwen toestellen en soms slagen ze erin deze met succes te laten vliegen. Het is ook in deze periode dat, dankzij Villard en met de steun van het koningshuis, de eerste helikopters met mono-rotor worden ontworpen in België.

De Belgische militairen ontdekken de voordelen die de luchtvaart hen kan geven voor het verzamelen van informatie via luchtverkenning. De eerste vliegende toestellen worden bij de Genie ondergebracht.

Dankzij de moed van zijn vliegeniers en het gebruik van steeds verbeterend materiaal met aangepaste bewapening, neemt de Belgische Militaire Luchtvaart actief deel aan de oorlog aan de zijde van de Geallieerden en draagt aldus bij tot het eindsucces en de Duitse capitulatie.

Op het gebied van bewapening liet de ontwikkeling van de gesynchroniseerde machinegeweren toe om door de propellerbaan te schieten, één van de meest spectaculaire doorbraken in de Eerste Wereldoorlog.

JERO-Farman H.F.23 bis N° 11, piloté par / bestuurd door Georges Nélis

Les années d'après-guerre voient naître les premières grandes entreprises aéronautiques, SABCA et Fairey, grâce au soutien inconditionnel du Roi Albert. À la fois visionnaire, mécène, conseiller, le souverain stimule la création d'une aviation civile et militaire. Une entreprise d'exploitation, la Sabena, complète les réalisations de pionniers tels que Georges Nélis, Ernest-Oscar Tips, Alfred Renard et Florine. Ce dernier est le premier au

Dankzij de onvoorwaardelijke steun van Koning Albert zien we in de naoorlogse jaren de opkomst van de eerste grote luchtvaartondernemingen, SABCA en Fairey. Als ziener, sponsor en raadgever, stimuleert de vorst de oprichting van de burger- en militaire luchtvaart. Een uitbatingsbedrijf, Sabena, vervolledigt de verwezenlijkingen van de pioniers zoals Georges Nélis, Ernest-Oscar Tips, Alfred Renard en Florine. Deze laatste is de

Pendant l'entre-deux guerres : un DH-9 de la 6e Escadrille avec l'insigne de l'Abeille
Tijdens de periode tussen de twee oorlogen: een DH-9 van het 6de Smaldeel met het embleem van de Bij

monde à faire voler avec succès un hélicoptère à deux rotors en tandem. En 1929, le décès inopiné de son fondateur, Georges Nélis, et cinq ans plus tard, la mort accidentelle du Roi-Aviateur, plongent l'aviation belge dans le désarroi.

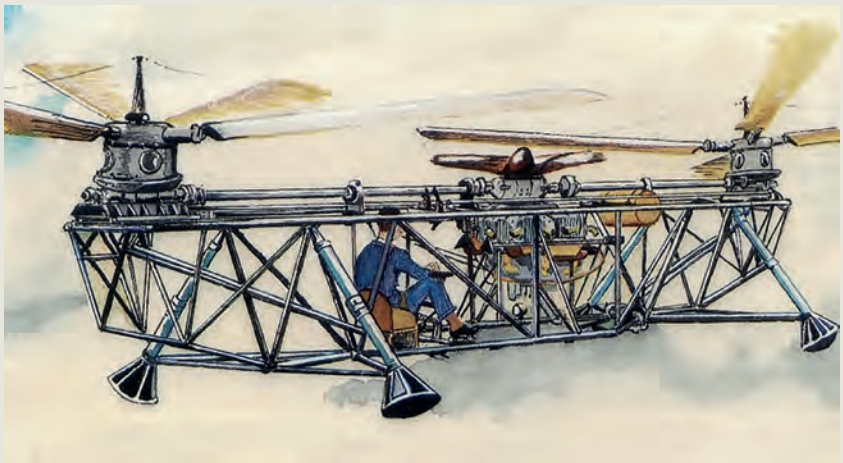
Au cours des années trente, la compagnie nationale Sabena se lance dans d'ambitieux projets de rééquipement pour assurer les lignes aériennes vers l'Afrique et les États-Unis. Plusieurs années déficitaires se succèdent.

La construction aéronautique est centrée sur le plateau carolorégien avec les entreprises Fairey et SABCA. Jean Stampe à Anvers, et Alfred Renard à Evere-Haren construisent divers appareils destinés à l'aviation civile et militaire. L'avion d'instruction SV-4 de Stampe connaîtra finalement le succès escompté au lendemain de la guerre avec quelque 800 appareils construits sous-licence en France.

allereerste ter wereld om met succes een helikopter met twee rotors in tandem te laten vliegen. Het onverwacht overlijden van zijn stichter Georges Nélis en, vijf jaar later het dodelijk ongeluk van de Koning-Vliegenier, stort de Belgische luchtvaart in een complete ontreddering.

In de loop van de jaren dertig waagt de nationale luchtvaartmaatschappij Sabena zich in ambitieuze projecten op gebied van heruitrusting om de luchtlijnen naar Afrika en de Verenigde Staten te verzekeren. Verschillende verlieslatende jaren stapelen zich op.

Luchtvaartconstructeurs Fairey en SABCA zijn gevestigd in de omgeving van Luik. Maar ook Jean Stampe in Antwerpen en Alfred Renard in Evere-Haren bouwen verschillende toestellen bestemd voor de burger- en militaire luchtvaart. Het lesvliegtuig SV-4 van Stampe zal uiteindelijk, kort na de oorlog, het



Nicolas Florine,
pionnier belge de l'hélicoptère

Nicolas Florine,
Belgisch helikopterpionier

Renard R-31

Stampe & Vertongen SV-4

Lors de l'invasion allemande en 1940, l'Aviation Militaire belge n'a que quelques avions modernes à opposer à un ennemi équipé de moyens optimisés pour l'attaque au sol et le combat aérien. *(N.D.L.R. Les circonstances et ces évènements sont décrits plus en détail dans l'article de Jean Buzin publié dans le présent magazine.)*

Au cours du conflit, les aviateurs belges ont l'occasion de se distinguer sur tous les fronts. Ils forment l'embryon des nouvelles structures civiles et militaires qui voient le jour dès la libération.

La Sabena parvient à reprendre rapidement ses activités grâce à la rapide mise en œuvre d'une nouvelle génération d'appareils. Au cours des années cinquante, la compagnie nationale est une des premières à lancer un circuit postal ainsi qu'un réseau de transport régulier par hélicoptère.

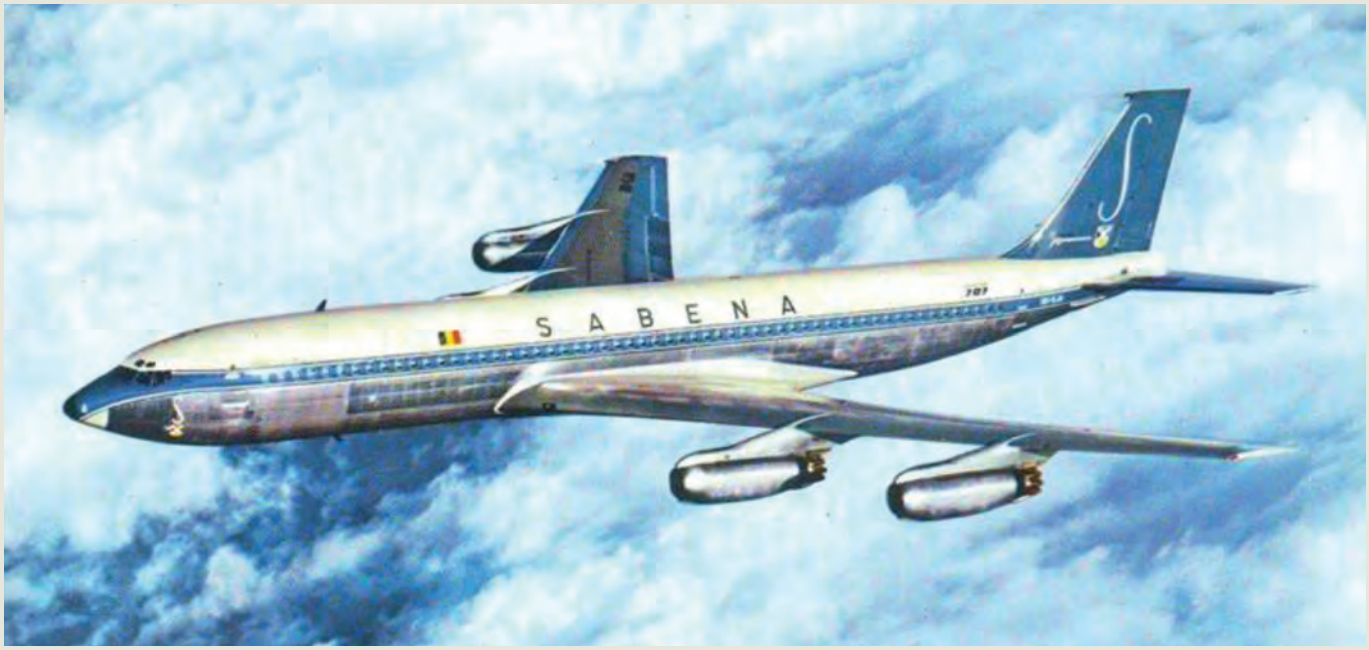
21/12/1959. Arrivée du B 707 à Bruxelles
Aankomst van de B 707 in Brussel (Coll JM)

verwacht succes kennen. In Frankrijk worden zowat 800 toestellen onder licentie gebouwd.

Ten tijde van de Duitse invasie in 1940 kan de Belgische Militaire Luchtvaart slechts enkele moderne vliegtuigen inzetten tegenover een vijand die uitgerust was met geoptimaliseerde middelen, zowel voor grondaanval als voor luchtgevecht. *(N.V.D.R. Deze omstandigheden en gebeurtenissen worden meer in detail beschreven in de het artikel van Jean Buzin dat men terugvindt in dit magazine).*

In de loop van het conflict hebben de Belgische vliegeniers de gelegenheid zich op alle fronten te onderscheiden. Ze vormen de kern van nieuwe burgerlijke en militaire structuren die bij de bevrijding het daglicht zullen zien.

Dankzij een nieuwe generatie aan toestellen slaagt Sabena er snel in haar activiteiten te hernemen. In de loop van de vijftiger jaren is de nationale maatschappij één van de eersten die een postdienst lanceert en tevens een geregeld vervoer per helikopter opstart. Sabena behoudt lange tijd het monopolie voor de



La Sabena garde longtemps le monopole de l'exploitation des lignes régulières en Belgique. Elle s'assure ainsi une rentabilité qui lui permet de se doter des premiers avions à réaction Boeing 707 et Caravelle mis en œuvre en Europe. Mais l'indépendance du Congo et la perte du réseau colonial mettent la compagnie en déficit. En dépit du marasme financier, la compagnie poursuit sa politique ambitieuse de rééquipement avec l'achat des Jumbo 747 et DC-10. Des plans de redressement successifs ne parviennent pas à améliorer la situation financière de la compagnie. L'alliance avec Air France ne dure que quelques années et l'accord signé avec Swissair par la suite, s'avère catastrophique pour la compagnie. L'attentat du 11 septembre 2001 aggrave la situation et oblige les dirigeants de la compagnie à déposer le bilan. Quelques mois plus tard, l'arrêt des activités de la compagnie nationale est suivi de la faillite de sa principale filiale, la compagnie charter Sobelair.

Après guerre, la renaissance de l'aviation militaire belge se situe dans le cadre de l'Alliance Atlantique et de l'aide fournie par les Américains via les programmes d'assistance. Le saut technologique en matière d'aviation de combat est considérable. Des avions biplans d'avant-guerre, on est passé aux avions à réactions et les premiers missiles entrent à l'inventaire des unités de chasse dès le début des années soixante. Les avions de combat sont regroupés selon leur mission de chasse ou d'attaque au sol sur un grand nombre de bases aériennes. Il s'agit à la fin des années soixante, de pouvoir opposer une « riposte flexible » à une éventuelle invasion des forces du Pacte de Varsovie.

Maintenance d'un F-104.
Onderhoud van de F-104

Les F-104 multi rôles et les avions Mirage sont les premiers appareils achetés par la Défense. Ils donnent lieu à des compensations économiques qui permettent à l'industrie aéronautique du pays de se hisser à un niveau technologique de grande qualité. Les retombées de ces programmes militaires permettent à l'industrie de se lancer dans de nombreux programmes aéronautiques civils et spatiaux. C'est le cas des trois grandes entreprises aéronautiques SABCA, Fairey (ultérieurement Sonaca) et la Division Moteurs de la FN (ultérieurement Techspace Aero).

C'est également au cours des années soixante que l'hélicoptère gagne ses lettres de noblesse au sein des différentes

exploitatie van de luchtlijnen in België. Zodoende verzekert ze zich van een rendabele uitbating die haar zal toelaten de eerste reactievliegtuigen Boeing 707 en Caravelle, deze laatste voor de Europese luchtlijnen, te verwerven. Echter, wegens de onafhankelijkheid van Congo en het wegvallen van het koloniaal netwerk wordt de maatschappij verlieslatend. Niettegenstaande deze nefaste financiële situatie zet Sabena haar ambitieuze politiek verder door zich te heruitrusten met de aankoop van de Jumbo 747 en de DC-10. Opeenvolgende plannen om de financiële situatie van de maatschappij te verbeteren; geven niet het gewenste resultaat. Het samenwerken met Air France duurt slechts enkele jaren en het daarna getekend akkoord met Swissair wordt een echte catastrofe. De aanslag van 11 september 2001 verergert nog de situatie waardoor de beheerders zich verplicht zien om de boeken neer te leggen. Enkele maanden na het stopzetten van de activiteiten van de nationale maatschappij gaat haar voornaamste dochtermaatschappij, de charter Sobelair, ook in faling.

De naoorlogse heropleving van de Belgische Militaire Luchtvaart situeert zich in het kader van de Atlantische Alliantie, vooral met de hulp van de Amerikaanse ondersteuningsprogramma's. De gevechtsluchtvaart maakt een aanzienlijke technologische sprong voorwaarts. Van vooroorlogse tweedekkers gaat men over naar reactievliegtuigen en vanaf het midden van de jaren zestig komen de eerste lucht-lucht raketten op de inventaris van de jachtwings. De jachtvliegtuigen worden onderverdeeld volgens hun defensieve-of offensieve opdracht op diverse luchtmachtbasissen. Op het einde van de jaren zestig

SABCA : essais moteur sur Mirage 5.
Test van een motor op een Mirage 5 (S. Van Heertum)

bestaat de hoofdopdracht uit de uitvoering van een "flexibele tegenaanval" als antwoord op een eventuele invasie van de legers van het Warschaupact.

De multi-role F-104 en de Mirage zijn de eerste toestellen die door Defensie worden aangekocht. Dit instigeert diverse economische compensaties die toelaten dat de aeronautische industrie zich kan ophijsen tot een hoogstaand technologisch peil. Het voortvloeisel van deze militaire programma's is dat de nijverheid zich kan lanceren in verschillende projecten van burger- en militaire luchtvaart. De luchtvaartondernemingen SABCA, Fairey (later Sonaca) en de Motoren Afdeling van FN (later Techspace Aero) zijn hierin betrokken.

composantes de l'Armée. La Force Aérienne dispose d'hélicoptères pour la recherche et le sauvetage en mer et sur terre. À la Force Terrestre, il s'agit d'appuyer les unités avec des moyens de reconnaissance, de liaison et d'appui feu. À la Marine, les hélicoptères participent au service de garde-côte et autres missions en support de ses bâtiments en mer.

Fin des années 70, les investissements consentis pour acquérir et construire l'avion F-16 américain dans le cadre d'un consortium européen vont porter leur fruit et permettre à notre industrie aéronautique de devenir un partenaire fiable et apprécié pour l'excellence du travail produit. Les différents programmes de modernisation de l'appareil vont permettre aux entreprises concernées de maintenir une charge de travail non négligeable.

Avec la fin de la guerre froide, la diminution des commandes militaires amène toutefois les entreprises aéronautiques à diversifier leurs produits. La participation de la Belgique à l'avion de transport civil européen Airbus en est l'occasion. Ce programme a également permis à de nouvelles entreprises de se lancer dans l'aventure aéronautique. Certaines d'entre-elles parviennent même à s'imposer comme des leaders mondiaux dans des niches technologiques fort pointues.

Aujourd'hui, la conversion à la production civile a progressivement été réalisée et les firmes belges participent notamment aux grands programmes de la famille des avions Airbus sur base de la qualité et la compétitivité des produits. Les impulsions politiques de ses dernières années portent leur fruit et l'orientation industrielle dans les différentes régions peut être qualifiées de complémentaire avec d'une part les entreprises wallonnes et bruxelloises axées sur les cellules ou les composants moteurs et les entreprises du nord du pays jouant essentiellement le rôle d'équipementier.

Á l'avenir, les entreprises belges devront se spécialiser dans des créneaux de pointe si elles veulent participer à de nouveaux programmes de grande envergure. Certaines de nos entreprises ont déjà montré la voie à suivre.

Dans le domaine militaire, la mission des avions de combat de l'Alliance a considérablement évolué depuis la fin de la guerre froide. D'une force de dissuasion, basée sur une importante infrastructure d'aérodromes en Centre-europe, les moyens aériens alliés sont devenus une force de projection capable d'être déployée avec un minimum de préavis. Les unités F-16 belges ont parfaitement réussi cette conversion.

Au cours des dix dernières années, l'entraînement des pilotes F-16 a été axé sur une mise en œuvre polyvalente des moyens : missions de défense aérienne et d'attaque au sol. Aujourd'hui, tous les pilotes opérationnels sont à même d'exécuter l'ensemble des missions dévolues à la Composante Aérienne. La reconnaissance figure toujours parmi ces missions, mais l'arrivée sur les théâtres d'opérations de moyens non-pilotés capables d'assurer une surveillance quasi permanente du champ de bataille, finira par rendre cette mission caduque.

Het is ook in de loop van de jaren zestig dat de helikopter in de schoot van verschillende componenten van het Leger zijn geloofsbrieven behaalt. De Luchtmacht beschikt over helikopters voor opsporing en redding en dit zowel ter land als ter zee. Bij de Landmacht gaat het over ondersteuning van de eenheden met de middelen tot verkenning, verbinding en vuursteun. Bij de Marine nemen de helikopters deel in de dienst van de kustwacht en andere opdrachten ter ondersteuning van haar schepen op zee.

Eind jaren 70 zullen de toegekende investeringen om Amerikaanse F-16's aan te kopen en te coproduceren in het kader van het Europees consortium, hun vruchten afwerpen. Dit zal onze luchtvaartindustrie toelaten een betrouwbare partner te worden, tevens gewaardeerd voor de excellente kwaliteit van het eindproduct. De verschillende programma's voor modernisering van het toestel zullen aan de betrokkene bedrijven toelaten om een niet te verwaarlozen orderboek te behouden.

Op het einde van de Koude Oorlog verminderen de militaire bestellingen met het gevolg dat de luchtvaartbedrijven verplicht zijn om hun producten diversifiëren. De deelname van België aan het project van het Europees burger-transporttoestel Airbus is er het bewijs van. Dit programma heeft tevens toegelaten dat nieuwe bedrijven zich in het luchtvaartavontuur storten. Bepaalde onder hen zijn er zelfs in geslaagd zich op te werken als wereldleiders in de op de spits gedreven technologische niches.

Vandaag is de omschakeling naar de burgerproductie geleidelijk voleindigd en, op basis van kwaliteit en concurrentiekracht van hun producten, nemen Belgische firma's onder andere deel aan de grote programma's van de Airbus familie. De politieke impulsen van de laatste jaren werpen hun vruchten af en de industriële oriëntatie in de verschillende regio's is aanvullend. Enerzijds zijn Waalse en de Brusselse bedrijven gespecialiseerd in rompen en in onderdelen voor motoren en anderzijds mikken de Vlaamse bedrijven hoofdzakelijk naar het domein van de uitrusting.

In de toekomst zullen de Belgische bedrijven zich moeten specialiseren in de spitstechnologie als ze willen deelnemen aan nieuwe belangrijke programma's. Een bepaald aantal van onze bedrijven heeft reeds de juiste weg getoond.

Op militair gebied is sedert het einde van de Koude Oorlog de opdracht van de gevechtsvliegtuigen van de Alliantie aanzienlijk gewijzigd. Van een ontradingsmacht in Centraal Europa met een belangrijke infrastructuur van vliegvelden zijn de geallieerde luchtmiddelen een aanvallende macht geworden die in staat is zich binnen een relatief beperkte tijd te ontplooien.
In de loop van de laatste tien jaar werd de opleiding van de F-16 piloten toegespitst op polyvalentie; vliegopdrachten ter verdediging van het luchtruim en grondaanvallen. Vandaag zijn alle operationele piloten bekwaam om het geheel aan opdrachten van de Luchtcomponent uit te voeren. De verkenning figureert nog steeds onder deze opdrachten, doch de operationele introductie van tuigen zonder piloot die geschikt zijn om een bijna permanente verkenning te verzekeren, zal deze voorbijgestreefde verkenningsopdracht overbodig maken.

Largage de leurres anti-missiles. Dropping van anti-raketen middelen (Stef Darte)

Malgré des budgets de défense sans cesse en baisse, les capacités opérationnelles du F-16 n'ont cessé d'être améliorées. Le prix à payer ? Le nombre d'appareils est passé, en trente ans, de 160 à 60 F-16 de la dernière génération, mis en œuvre au départ des deux bases opérationnelles, Florennes et Kleine-Brogel.

Outre les F-16, les moyens militaires de transport et de sauvetage ont également connu différentes modernisations. Des avions issus de la Deuxième Guerre mondiale, on est passé à une génération d'avions parfaitement adaptés aux différentes missions du 15e Wing de Melsbroek. L'avion C-130 modernisé et son remplaçant, l'Airbus 400M, les moyens courriers Embraer et les avions de liaison Falcon permettent de satisfaire tous les besoins en transport aérien des Forces Armées. Ils permettent par ailleurs d'assurer des missions humanitaires et d'effectuer le transport des autorités belges et européennes ainsi que des membres de la famille royale.

Dans le domaine des moyens de sauvetage et d'intervention médicale, les hélicoptères militaires et civils jouent un rôle complémentaire. Le remplacement des appareils Seaking et d'une partie de la flotte des Agusta du Wing Héli par le NH90, un hélicoptère optimisé pour la mission de sauvetage et de transport constitue sans aucun doute une amélioration opérationnelle importante.

Enfin, l'aviation générale civile a progressivement réussi à briser le monopole des lignes régulières de la Sabena et à s'implanter dans divers créneaux, comme les vols d'affaires et

Niettegenstaande de budgetten voor defensie onophoudelijk worden verminderd, zijn de verbeteringen van de operationele capaciteiten van de F-16 niet beëindigd. Maar wat is de kostprijs? In een tijdspanne van dertig jaar is het aantal toestellen F-16 van 160 naar 60 van de laatste generatie teruggebracht. Zij opereren vanaf twee operationele basissen, Florennes en Kleine-Brogel.

Naast de F-16 hebben de militaire middelen voor transport en redding eveneens verschillende moderniseringen ondergaan. Na de Tweede Wereldoorlog werd er overgegaan naar een generatie toestellen die perfect aangepast is aan de verscheidenheid van opdrachten van de 15de Wing van Melsbroek. De gemoderniseerde C-130 en zijn opvolger de Airbus A400M, de Embraer voor middellange afstanden en de verbindingsvliegtuigen Falcon laten toe te voldoen aan alle luchttransportvereisten van de Krijgsmacht. Ze zijn trouwens ook in staat humanitaire opdrachten uit te voeren en verzekeren het vervoer van Belgische en Europese autoriteiten, alsook van de koninklijke familie.

In het domein van redding en medische interventiemiddelen spelen de militaire en burger helikopters een complementaire rol. De vervanging van de Seaking-toestellen en van een deel van de Agusta-vloot van de Wing Heli door de NH90, een geoptimaliseerde helikopter bestemd voor de reddings- en transportopdrachten, betekent zonder enige twijfel een belangrijke operationele verbetering.

A400M Atlas

Agusta A109BA Hirundo

Airbus Helicopters (NHIndustries) NH90 TTH

le transport de fret. Plusieurs sociétés réussissent à prospérer au cours des années 60 et 70. Ce n'est toutefois qu'au cours des quinze dernières années que le marché belge connaît une rentabilité suffisante avec l'émergence des vols régionaux et des formules de copropriété permettant aux sociétés d'affaires d'offrir des appareils performants à des prix concurrentiels.

En synthèse, nous pouvons conclure que l'aviation a joué et continue à jouer un rôle important en Belgique. Dans le domaine militaire, l'aviation de combat est à la pointe du progrès et les moyens de transport avions – et demain héliportés – constituent l'indispensable support opérationnel et logistique d'une armée moderne amenée à se déployer aux quatre coins du monde.

Après la débâcle de la Sabena, les démarches effectuées ces dernières années par les décideurs fédéraux et régionaux permet de penser qu'ils ont saisi toute l'importance du secteur aéronautique en Belgique. En effet, la construction aéronautique et les compagnies d'exploitation aérienne constituent un domaine porteur d'emplois dans un secteur technologique de pointe. Certaines entreprises en ont montré la viabilité par la découverte de niches et la diversification de leurs produits entre autres dans le domaine de l'espace..., mais ceci est une autre histoire...

Uiteindelijk is de algemene burgerluchtvaart er geleidelijk in geslaagd het monopolie van de regelmatige lijnen van Sabena te doorbreken en zich in te planten in verschillende niches zoals zakenvluchten en het vervoer van vracht. Verschillende vennootschappen slaagden erin tijdens de jaren 60 en 70 een positieve vooruitgang te verwezenlijken. Het is nochtans slechts in de loop van de laatste vijftien jaar dat de Belgische markt voldoende rentabiliteit kent, dank zij regionale vluchten en formules van mede-eigenaar, waardoor aan de zakenwereld gepaste toestellen worden aangeboden aan concurrerende voorwaarden.

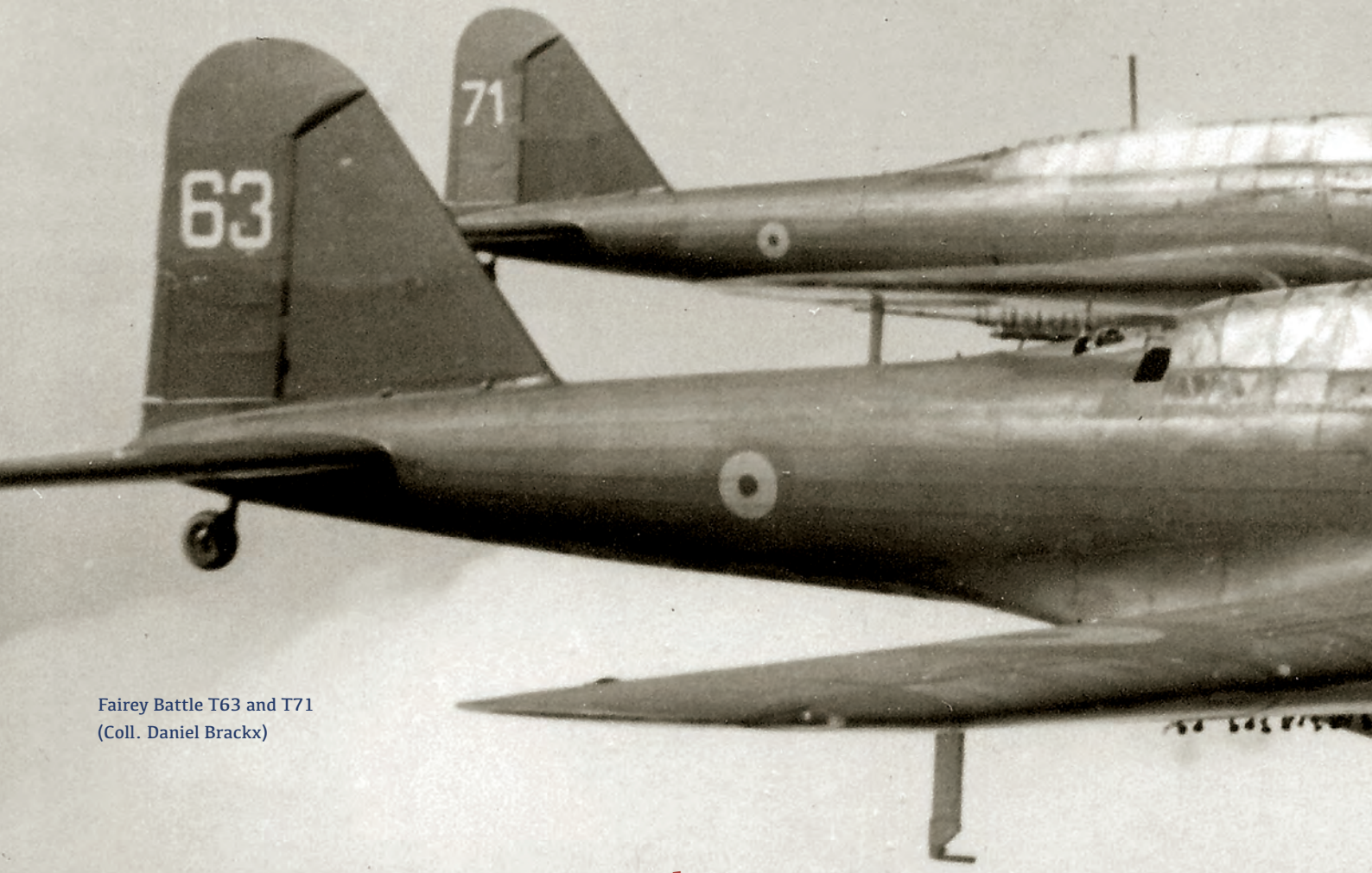
Samenvattend kunnen wij besluiten dat de luchtvaart in België een uiterst belangrijke rol heeft gespeeld en nog speelt. Op militair vlak bevindt de gevechtsluchtmacht zich aan de spits van de vooruitgang. De transportmiddelen – en in een nabije toekomst, het vervoer per helikopter – zijn de onmisbare operationele en logistieke steun van een modern leger dat erin slaagt zich in de vier hoeken van de wereld te ontplooien.

Na het debacle van Sabena hebben de verantwoordelijken in de regionale en federale regeringen tijdens de laatste jaren initiatieven genomen die aantonen dat ze het belang- van de Belgische luchtvaart hebben ingezien. Inderdaad, de luchtvaart constructie en de luchtvaart uitbatende maatschappijen vormen een afdeling die werk biedt in een sector van toptechnologie. Bepaalde ondernemingen zijn leefbaar door het ontdekken van niches en het diversifiëren van hun producten, onder andere in de ruimtevaart, maar dit is een ander verhaal...

Van de neergang van de Militaire Luchtvaart tot de opkomst van de Luchtmacht[1]

Een hoofdstuk geschiedenis

Vertaling Jean-Paul Buyse en Bruno Ceuppens



Fairey Battle T63 and T71
(Coll. Daniel Brackx)

Deel een: van neutraliteit tot de 18-daagse Veldtocht

Proloog

De Militaire Vliegerij (sic) zag het licht in 1913, aan de vooravond van de 1ste wereldoorlog, met de vorming van een Compagnie Vliegeniers bestaande uit vijf smaldelen. Gedurende het conflict en in de periode tussen de twee wereldoorlogen vinden een reeks herstructureringen plaats, de laatste in 1935. De Militaire Vliegerij werd achtereenvolgens Luchtvaartbrigade, en vanaf 1924, de Militaire Luchtvaart (Mil Aé) genoemd.

1 De benaming Luchtmacht zal van kracht worden op 15 januari 1949 ter vervanging van het Militair Vliegwezen, in voege vanaf 1946.

Du crépuscule de l'Aéronautique Militaire à l'aube de la Force Aérienne[1]

Moment d'histoire

Jean Buzin

Première partie : de la neutralité à la Campagne des 18 Jours

Prologue

Née en 1913 avec la création de la Compagnie des Aviateurs qui alignera cinq escadrilles à l'aube de la première guerre mondiale, l'aviation militaire connaîtra au fil du conflit et dans l'entre-deux guerres une série de restructurations dont la dernière en date se situe en 1935. Au fil de celles-ci, elle prendra successivement l'appellation d'Aviation Militaire, de Brigade Aéronautique et finalement d'Aéronautique Militaire dès 1924.

1 L'appellation Force Aérienne sera adoptée le 15 janvier 1949 remplaçant celle d'Aviation Militaire utilisée jusqu'à cette date

De Mil Aé werd gezien als een 5de wapen naast de Infanterie, de Cavalerie, de Artillerie en de Genie. Ze bezat geen enkele autonomie, werd beschouwd als een coöperatievliegwezen onder bevel van de Legercommandant en werd verondersteld te werken voor de andere Wapens. Deze afhankelijkheid wordt het best geïllustreerd doordat veel officier vliegers die het kader vormden, uit de traditionele wapens kwamen. Na een vorming van piloot werden ze eenvoudigweg gedetacheerd bij de Mil Aé maar bleven ze hun bevorderingstraject bij hun oorspronkelijk wapen volgen.

Sinds de herstructurering van 1935 vormde de Militaire Luchtvaart met de DTCA (Défense Terrestre Contre Avions) de DAT (Défense Aérienne du Territoire). Drie luchtvaart regimenten vormden er de ruggegraat van: een Rgt Observatie Legerkorps (1Rgt), een Rgt Jacht (2Rgt), een Rgt Verkenning en Bombardement (3Rgt). In principe samen 18 smaldelen en 178 vliegtuigen. Hierbij kwamen nog twee compagnies luchtscheepvaart, elk voorzien van twee kabelballonnen.

Deze Mil Aé beschikte over geen enkel steunelement dat directe bijstand kon geven bij eventuele offensieve operaties. Voor de generaals was dit bijkomstig, want ze oordeelden dat het leger, dat voornamelijk bestond uit dienstplichtigen en reservisten, niet in staat was offensieve operaties te voeren.

Tot 1935 is het luchtvaartmateriaal voornamelijk van Britse origine en relatief modern. Immers, een heruitrustings- en moderniseringsprogramma van begin 1930 werd voornamelijk uitgevoerd omdat te Gosselies een luchtvaartbouwbedrijf, een filiaal van Fairey Aviation, opgericht werd. De Belgische regering krijgt hiervoor een economische compensatie: de productie van een substantieel deel van de Fairey Firefly bestelling uit 1931. Als tegenprestatie moet de Mil Aé instaan voor een groot deel van de toekomstige productie, tot groot ongenoegen van de andere constructeurs, meer bepaald SABCA, de bevoorrechte leverancier van het vorig decennium.

Considérée comme la 5e Arme aux côtés de l'Infanterie, de la Cavalerie, de l'Artillerie et du Génie, elle ne disposait d'aucune autonomie et était considérée comme une aviation de coopération aux ordres du Commandement de l'Armée et appelée à travailler au profit des autres Armes. Pour souligner cette dépendance, notons que nombre des officiers aviateurs qui en constituaient le cadre étaient originaires des armes traditionnelles. Après une formation de pilote, ils étaient simplement détachés à l'Aé Mil tout en poursuivant leur parcours d'avancement dans leur arme d'origine.

Depuis la restructuration de 1935, l'Aéronautique Militaire formait avec la DTCA (Défense Terrestre contre Avions) la DAT (Défense Aérienne du Territoire). Trois Régiments d'Aéronautique en constituaient les forces vives : un Rgt d'Observation de Corps d'Armée (1Rgt), un Rgt de Chasse (2Rgt), un Rgt de Reconnaissance et de Bombardement (3Rgt) totalisant en principe 18 escadrilles et 178 avions d'armes. S'y ajoutaient deux compagnies d'aérostation dotées chacune de 2 ballons captifs.

A noter que l'Aé Mil ne disposait d'aucun élément d'appui au sol susceptible de fournir un support direct dans le cadre d'opérations offensives éventuelles. Considération accessoire dans la mesure où les généraux jugeaient l'armée, composée principalement de miliciens et de réservistes, inapte à l'offensive.

Jusqu'en 1935, le matériel aérien de l'Aéronautique sera relativement moderne et principalement de conception britannique. En effet, un programme de rééquipement et de modernisation du début des années 30 avait été conditionné en grande partie par l'implantation à Gosselies d'une usine de construction aéronautique, filiale de la firme britannique Fairey Aviation. Cette réalisation avait fait l'objet d'une compensation économique obtenue par le gouvernement belge pour assurer la construction de l'essentiel d'une commande de Fairey Firefly passée en 1931. Dès lors notre Aé Mil se devra d'en assurer une grande partie du plan de charge

Fairey Firefly Y-59 of Squadron 2/I/2Aé (Thistle) in flight in the mid-thirties (Coll. Daniel Brackx)

Fairey Fox II (Mod = canopy added) O-14 of squadron 3/II/1Aé (Feuille de Houx) in tight formation flight. (Coll. Daniel Brackx)

Zo zijn er eind 1935 voor de jachtsmaldelen niet minder dan 87 Fairey Firefly eenzitters geleverd of op het punt geleverd te worden, alsook 170 Fairey Fox tweezitters met verschillende motorisering (Rolls Royce en Hispano) bestemd voor observatie, verkenning, jacht en licht bombardement. Om het geheel te vervolledigen werden 28 verkenningstoestellen Renard 31 van nationale make-

ultérieur au détriment des autres constructeurs notamment de la SABCA fournisseur privilégié au cours de la décennie précédente.

C'est ainsi que fin 1935 pas moins de 87 Fairey Firefly monoplaces destinés aux escadrilles de chasse et 170 Fairey Fox biplaces dotés de motorisations différentes (Rolls Royce et Hispano) et

Fairey Fox VIII O-173 (Coll. Daniel Brackx)

Renard R-31 N-13 of 11/VI/1Aé piloted by 1Sgt Emile Witmeur in April 1940. (Coll.Hubert Sermon via Daniel Brackx)

lij, besteld in 1934. Deze komen niet van de Fairey fabrieken maar zijn gebouwd door de firma's Renard en SABCA.

In 1936 kent de Belgische buitenlandse politiek een belangrijke wending die zijn weerslag heeft op heel het defensie apparaat, de Mil Aé inbegrepen. Sinds maart 1936 stapelen de donkere wolken zich op in de Europese hemel. Duitsland, onder Hitler, beslist zich te bevrijden van de vernederingen opgelegd door het Verdrag van Versailles. Het herbewapent, heeft territoriale ambities in het Oosten en eist een onbeperkte ruimte voor zijn volk. De links georiënteerde leiders, met op de eerste plaats Leon Blum, baas van het SFIO, onderschatten het gevaar voor Europa. Zij stellen een versterking van de collectieve veiligheid voor, gestoeld op een progressieve, gelijktijdige en gecontroleerde ontwapening. Duitsland wordt verondersteld hieraan vrijwillig deel te nemen, zo niet zou het met unaniem akkoord van alle andere mogendheden er toe gedwongen worden. Utopische en nefaste visie die de illusie schept dat een goed uitgebouwde nationale defensie overbodig is.

In deze periode van spanning en van stijgende ministeriële onstabiliteit in België, gaan Leopold III en zijn regering het land een politieke onafhankelijkheid en neutraliteit opleggen. Onder druk van nationalistische en pacifistische onderstromen, zeggen ze de verdragen op die ze gesloten hadden met hun traditionele geallieerden. Een beslissing die diezelfde geallieerden het staatshoofd op het gepaste ogenblik bitter zullen verwijten. De politiek van de koning streeft naar coherentie, maar heeft een prijs. Hij pleit dan ook voor een verhoogde militaire inspanning "van zulke aard dat eender welk buurland dat ons grondgebied of ons luchtruim wil gebruiken om een ander aan te vallen, hierdoor afgeschrikt wordt". Het blijft een vrome wens. De gouvernementele onstabi-

déclinés en différentes versions - observation, reconnaissance, chasse, bombardement léger - avaient été livrés ou étaient en cours de livraison. Complétant le dispositif, seuls 28 avions de reconnaissance Renard 31 de conception nationale, commandés par l'Aé Mil en 1934, fabriqués par les firmes Renard et SABCA, n'étaient pas sortis des usines Fairey.

L'année 1936 marque un tournant majeur de la politique étrangère de la Belgique qui aura des incidences sur tout l'appareil de défense et sur l'Aé Mil en particulier. En effet, depuis mars 1936 les nuages s'accumulent dans le ciel de l'Europe. L'Allemagne sous l'autorité du chancelier Hitler a décidé de s'affranchir des humiliations du Traité de Versailles : elle réarme, nourrit des ambitions territoriales à l'Est, revendiquant un espace illimité pour son peuple. Sous-estimant le péril pour les démocraties occidentales, les leaders de la gauche européenne, au premier rang desquels on retrouve Leon Blum chef de la SFIO, vont prôner le renforcement de la sécurité collective par le biais d'un désarmement progressif, simultané et contrôlé dans lequel s'inscrirait l'Allemagne sensée l'accepter volontairement ou qui lui serait imposé par l'accord unanime de toutes les autres puissances ! Vision utopique et pernicieuse qui donnera l'illusion de rendre superflue une défense nationale bien charpentée.

En Belgique, dans un climat de tension et d'instabilité ministérielle croissantes, le roi Léopold III et le gouvernement vont inscrire le pays dans une politique d'indépendance et de neutralité dénonçant, sous la pression de courants nationalistes et pacifistes, les accords de défense conclus avec nos alliés traditionnels. Décision dont ces mêmes alliés ne manqueront pas, le moment venu, d'en faire grief au souverain. La politique du roi se veut cohérente,

liteit voert de boventoon en de kredieten voor de modernisering en versterking van onze Mil Aé, volgen niet. Ter illustratie: het aandeel van de Mil Aé in het defensiebudget van 1938 bedraagt nauwelijks 2.38%.

Al vanaf 1935 voorziet de Staf van het Mil Aé de vervanging van onze Firefly jachtvliegtuigen. Maar de toegestane kredieten binnen de budgetten 1936-1937 volstaan amper voor het vervangen van het gedeclasseerd materiaal. Zo kunnen in juni 1937 slechts 22 Gloster Gladiators besteld worden, nadat België tevergeefs getracht heeft de productielicentie ervoor te bemachtigen. Ze worden vanaf augustus datzelfde jaar geleverd en vervangen de Firefly van het 1 Smd van het 2 Jacht Rgt. Deze aankoop geeft aanleiding tot talrijke polemieken, gezien de marginale prestaties van het toestel. Het is de laatste tweedekker in dienst bij de RAF en wordt

elle a un prix, aussi plaide-t-il pour un effort militaire accru « de taille à dissuader un quelconque de nos voisins d'emprunter notre territoire ou notre ciel pour attaquer un autre état ». Vœu pieux, l'instabilité gouvernementale règne et les crédits qui devraient garantir la modernisation et le renforcement de notre Aé Mil ne suivent pas. A titre d'exemple, la part de l'Aé Mil dans le budget de la défense de 1938 ne s'élèvera qu'à 2,38% du total.

Alors que dès 1935, l'État-Major de l'Aé Mil envisageait le remplacement de nos chasseurs Firefly, les crédits autorisés dans le cadre des budgets 1936-1937 ne le seront que pour le remplacement des matériels déclassés. C'est ainsi que seuls 22 Gloster Gladiator seront commandés en juin 1937 après que la Belgique ait vainement tenté d'en obtenir la licence de production. Ils seront livrés à partir du mois d'août de la même année et remplace-

Gloster build Gladiators, just prior delivery to Belgium, 1937. (Coll. B.Goffart)

Gloster Gladiator I G-24 of 1/I/2Aé in flight immediately prior to World War II. This aircraft was lost on 10 May 1940 when it had to make an emergency landing at Olen due to a punctured oil tank (probably hit during the German attack of Schaffen the same day). Coll Air Historical Team. KLM/MRA.

ervaren als een nazaat van de reeds voorbijgestreefde technologie. Maar de verantwoordelijken van de Mil Aé blijven eraan gehecht.

Aan deze levering worden nog 19 Fairey Fox toegevoegd, een restant van een vroegere bestelling, alsook een contract voor de aankoop van 16 eenmotorige Fairey Battle in de versie verkenning en

ront les Firefly de la 1 Esc du 2 Rgt de Chasse. Cet achat donnera matière à de nombreuses polémiques au vu des performances marginales de l'appareil. Dernier chasseur biplan mis en service par la RAF, il représentait le développement ultime d'une formule reconnue comme dépassée mais à laquelle les responsables de l'Aé Mil restaient attachés.

Nine Fairey Battle in flight formation above Evere. Meeting 09 July 1939. (Coll. Daniel Brackx)

lichte bommenwerper. Dit contract is in feite de laatste fase van de reorganisatie van 1935. De vliegtuigen zullen in maart 1938 geleverd worden.

Hitler, die het gedemilitariseerde Rijnland reeds opnieuw heeft bezet, annexeert Oostenrijk vanaf 1938, palmt Sudetenland in en verdeelt Tsjechoslowakije. Nu pas beginnen onze overheden het naderend gevaar in te zien en beseffen ze, te laat, de noodzaak om onze militaire middelen, meer bepaald die van ons vliegwezen, te moderniseren. De herbewapeningskoorts heeft ondertussen de voornaamste producerende landen in haar greep en die reserveren het grootste deel van hun oorlogsproductie voor hun eigen legers. Nochtans had onze Mil Aé zich kunnen uitrusten met nationaal geproduceerd materiaal van hoogstaande kwaliteit. De Werkplaatsen Renard hadden immers met eigen middelen een eendekker jager met lage vleugel ontwikkeld, de Renard 36, die, naar het schijnt, een evenwaardig, zo niet superieur prestatievermogen had als de Hurricane en de Spitfire. Het toestel maakte zijn eerste vlucht in november 1937. Een reeks proefvluchten voldeed aan alle verwachtingen en resulteerde in een bestelling van 40 stuks. Wanneer echter in januari 1939 het prototype neerstort gedurende een presentatie in vlucht, annuleert de Mil Aé de bestelling met als argument het onvermogen van het bedrijf om het nodig aantal toestellen binnen het voorziene tijdsbestek te leveren.

Bijgevolg blijft prospectie in het buitenland als enige optie over. Maar dit wordt sterk bemoeilijkt door enerzijds spanningen binnen de Staf tussen voorstanders van een prospectie bij Britse versus Franse fabrikanten, en anderzijds door de in deze landen sterk

S'ajoutera à cette livraison celle de 19 Fairey Fox, reliquat de commandes antérieures, et le contrat d'achat de 16 Fairey Battle monomoteurs de reconnaissance et de bombardement léger constituant en fait la dernière phase du plan de réorganisation de 1935. Les avions seront livrés en mars 1938.

Quand Hitler, qui avait déjà réoccupé la zone démilitarisée de la Rhénanie, procèdera à partir de 1938 à l'annexion de l'Autriche, à la mainmise sur le territoire des Sudètes, au démembrement de la Tchécoslovaquie, nos autorités prendront conscience de l'imminence du danger et de la nécessité de moderniser nos moyens militaires et plus particulièrement notre aviation, il sera trop tard. La fièvre des armements aura saisi les principaux pays producteurs qui réserveront pour leurs armées l'essentiel de leur production de guerre. Notre Aé Mil aurait cependant pu se doter d'un matériel de production nationale à la pointe de la technologie de l'époque. En effet, les Ateliers Renard avaient développé sur fonds propres un chasseur monoplan à aile basse de la classe des Hurricane et Spitfire, le Renard 36, qui offrait, semble-t-il, des performances équivalentes voire supérieures à ceux-ci. L'appareil avait effectué son premier vol en novembre 1937. Une campagne d'essais s'était déroulée de façon tout à fait satisfaisante concrétisée par une option d'achat de 40 exemplaires. Quand en janvier 1939, au cours d'une présentation en vol, le prototype s'écrasa au sol, l'Aé Mil annula sa commande motivant sa décision par l'incapacité de la firme de produire l'appareil en quantité dans les délais exigés.

Dès lors la seule issue sera de prospecter à l'étranger. Démarche rendue difficile par des tensions au sein de l'État-Major entre par-

Hawker Hurricane H-30 heading a line up of 2/I/2Aé (Chardon/Thistle) fighters at Schaffen-Diest during the "Drôle de Guerre" in 1939. The aircraft in the background are the Gloster Gladiators I of 1/I/1Aé (Comet) also based at Schaffen. (Rudy Binnemans Coll. via Daniel Brackx)

opgedreven productie ten bate van de eigen luchtmachten. De kleine omvang van de Belgische markt had niet veel te betekenen. Verder wou de Mil Aé ook nog specifieke modificaties die, gezien de geringe productieaantallen, moeilijk konden verwezenlijkt worden. Ook de eis om een licentie te krijgen om zelf te kunnen produceren was een handicap. En tenslotte speelde het statuut van neutraliteit van België ook een rol.

In deze context zal de Mil Aé op de lokale markt 12 "gemoderniseerde", maar op operationeel vlak totaal verouderde, Fairey Fox bestellen om de dotatie van het 5d^{e} en 6d^{e} Smd van het in 1935 opgerichte 2de Jachtregiment te vervolledigen. Zij zullen tussen januari en mei 1939 geleverd worden. In maart 1939 wordt bij de Britse autoriteiten een bestelling van 20 Hurricanes ingediend. Zij moeten de Fairey Firefly van het 2de Smd van het 2de Jachtregiment vervangen. De eerste drie toestellen worden afgehouden van een bestelling die bestemd was voor de RAF en vanaf mei 1939 geleverd. De regering van het Verenigd Koninkrijk zal, eveneens bij Fairey, de productie onder licentie toestaan van 80 toestellen van dit type, op basis van componenten die dienen geleverd te worden door hun industrie. Deze actie wordt te laat ondernomen om tijdig de wederuitrusting van onze smaldelen te verzekeren. Op 10 mei 1940 was slechts één toestel geleverd.

Tijdens de zomer van 1939 zijn de verantwoordelijken bij Defensie zich bewust van het verhoogd risico dat het land in een veralgemeend conflict kan betrokken worden en van de ernstige lacunes die onze Mil Aé vertoont op offensief vlak; een gevolg van

tisans d'une prospection auprès de constructeurs britanniques ou français. Démarche compliquée encore par la forte production en cours dans ces pays pour leurs propres forces aériennes, par la faiblesse quantitative d'un marché belge, par la spécificité de certaines modifications voulues par l'Aé Mil qui ne pouvaient être amorties sur des petites quantités ou encore l'exigence d'une production sous licence sans oublier le statut de neutralité adopté par la Belgique.

Au vu de ce constat, l'Aé Mil devra se résoudre à placer une commande locale de 12 Fairey Fox « modernisés » mais complètement dépassés sur le plan opérationnel pour compléter la dotation des 5 et 6 Esc du 2 Rgt de Chasse créées en 1935. Ils seront livrés entre janvier et mai 1939. En mars 1939, une commande de 20 Hurricane est introduite auprès des autorités britanniques, ils doivent remplacer les Fairey-Firefly de la 2 Esc du 2 Rgt de Chasse. Les trois premiers appareils prélevés sur une commande destinée à la RAF seront livrés dès mai 1939. Le gouvernement du Royaume-Uni autorisera également la production sous licence par la société Fairey de 80 appareils de ce type à partir de composants à fournir par son industrie. Cette démarche sera entreprise trop tardivement pour assurer le rééquipement de nos escadrilles. Le 10 mai 1940, seul 1 appareil avait été livré.

Rare picture of the first Avions Fairey S.A. (Gosselies) produced Hawker Hurricane I H-42 in flight. (Guy Van de Merkt Coll. via Daniel Brackx)

Au cours de l'été 1939, les responsables de la Défense prennent conscience du risque accru de voir le pays entraîné dans un conflit généralisé et des lacunes graves que présentait notre Aé Mil sur le plan offensif, conséquence de la politique de neutralité menée

Fiat CR.42 R-1 of Squadron 3/II/2Aé (Red Cocotte) heading a line-up at Nivelles airbase in the months prior to World War II. (Coll. Daniel Brackx)

de neutraliteitspolitiek, gevoerd sinds 1936. Er wordt een koopcontract afgesloten voor 31 tweemotorige Breguet 694 bommenwerpers, onder licentie te bouwen door SABCA. Eigenaardig; de commandant van de DAT (Défense Aérienne du Territoire) leek een deel van de bestelling voor te bestemmen voor een hypothetische koloniale luchtvaart. Geen enkel toestel zal voor het begin van de vijandelijkheden geleverd worden.

In september 1939 valt het Duitse leger Polen binnen. Groot Brittannië en Frankrijk, die zich hadden borg gesteld, verklaren de oorlog aan Duitsland, maar zijn militair te weinig voorbereid om onmiddellijk op het terrein tussenbeide te komen.

De "merkwaardige oorlog" installeert zich, terwijl België meer dan ooit zijn statuut van gewapende neutraliteit ten toon spreidt en elk overvliegen van zijn territorium door één of andere betrokken partij als een daad van agressie beschouwt. Voorrang gevend aan hun eigen behoeften, zullen de Britten de levering van de Hurricanes tot 15 toestellen beperken. Maar in december staan zij toe dat de Mil Aé vier Hurricanes overneemt. Deze waren in België in beslag genomen nadat ze gedwongen werden op ons grondgebied te landen. De effectieve integratie in het Hurricane smaldeel (2/I/2Aé) zal zich beperken tot twee vliegtuigen.

Eveneens in september kan nog een "opvulbestelling" van 34 Fiat CR 42 dubbeldekkers verwezenlijkt worden voor het uitrusten van het 3de en 4de Smd van het 2de Jachtregiment. Vanaf eind februari 1940 worden 30 toestellen aan België geleverd, nog voor het uitbreken van het wereldconflict.

depuis 1936. Un contrat d'achat de 31 Breguet 694, bimoteur de bombardement, à construire sous licence par SABCA, est conclu. Étonnement, le commandant de la DAT semblait destiner une partie de la commande à une hypothétique aviation coloniale. Aucun appareil ne sera livré avant le déclenchement des hostilités.

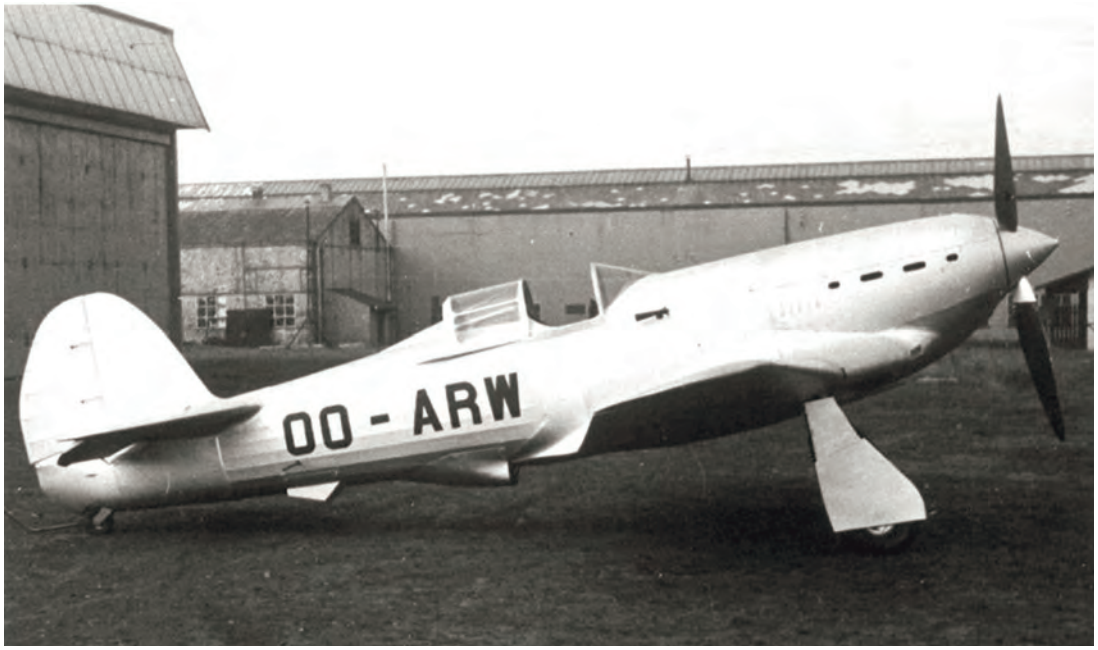
En septembre 1939, les armées allemandes envahissent la Pologne. La Grande-Bretagne et la France, puissantes garantes, déclarent la guerre à l'Allemagne mais leur état d'impréparation militaire les empêche d'intervenir directement sur le terrain.
La « drôle de guerre » s'installe alors que plus que jamais la Belgique affiche son statut de neutralité armée considérant tout survol de son territoire par l'une ou l'autre des puissances engagées comme une agression. Prétextant de leurs besoins propres, les britanniques limiteront la livraison des Hurricane à 15 unités, mais en décembre ils autoriseront la prise en charge par l'Aé Mil de 4 Hurricane internés en Belgique suite à des atterrissages forcés sur notre territoire. Seule l'intégration effective de deux de ces appareils au sein de l'escadrille Hurricane (2/I/2Aé) peut être confirmée.

En septembre également, une commande « bouche-trou » de 34 biplans de chasse Fiat CR 42 pourra encore être réalisée. Équipant les 3 et 4 Esc du 2 Rgt de Chasse, 30 appareils seront livrés en Belgique à partir de fin février 1940 avant le déclenchement du conflit mondial.

Toujours en 1939 l'Aé Mil placera auprès de l'industrie américaine une commande de 16 bombardiers légers Douglas DB-7

De gemiste kansen: De Renard R-36 en de Brewster B-339B (Buffalo)

Les occasions manquées : le Renard R-36 et le Brewster B-339B (Buffalo)



Renard R-36

The first Belgian Brewster B-339B (Buffalo), registered NX56B during a pre-delivery test flight in early 1940. (Coll. Daniel Brackx)

Verder wordt in 1939 door de Mil Aé een bestelling geplaatst bij de Amerikaanse vliegtuigindustrie van 16 Douglas DB-7 (Boston) lichte bommenwerpers. Deze zal echter niet geconcretiseerd worden.

Er worden nog twee ultieme pogingen ondernomen om ons luchtpotentieel te versterken. In januari 1940 wordt een bestelling van 24 Caproni C313 bommenwerpers rechtstreeks bij de Italiaanse industrie geplaatst. Deze hadden moeten geleverd worden tussen april en juni 1940.

Eveneens in januari wordt in allerijl een aankoopmissie naar de Verenigde Staten gestuurd. Deze slaagt er in om een bestelling te plaatsen van 40 Brewster B-339B. Te laat, geen van deze toestellen zal opgenomen worden in de inventaris van de Mil Aé.

Ter illustratie van de toenemende spanning; op 2 maart 1940 wordt boven de Ardennen een Dornier 17 onderschept door een patrouille van onze Hurricanes. Deze loopt dramatisch af met het

« Boston » mais celle-ci qui ne se concrétisera pas.

Deux ultimes tentatives sont menées pour tenter de renforcer notre potentiel aérien. En janvier 1940, une commande de 24 bombardiers Caproni C313 sera placée directement auprès de l'industrie italienne. Ils auraient dû être livrés entre avril et juin 1940…

En janvier 1940 également, une mission d'achat sera envoyée en urgence aux Etats-Unis. Elle parvient à y placer une commande de 40 Brewster B-339B. Trop tard, aucun de ces appareils n'entrera à l'inventaire de l'Aéronautique Militaire.

Témoignage de la tension croissante, l'interception dans le ciel des Ardennes d'un Dornier 17 par une patrouille de nos Hurricane le 2 mars 1940. Celle-ci se soldera de façon dramatique par la perte de l'un de nos pilotes (Xavier Henrard) abattu froidement par le mitrailleur de l'avion allemand.

verlies van één van onze piloten (Xavier Henrard), koelbloedig neergeschoten door de boordschutter van het Duits vliegtuig.

Mei 1940 – De 18 daagse veldtocht

Zonder het einde af te wachten van de op 9 april 1940 gestarte veldtocht in Scandinavië, ontketent Hitler op 10 mei zijn offensief in het Westen. Zijn doel: het isoleren van de geallieerde legers in het Noorden van Frankrijk, meer bepaald het Britse Expeditiekorps. Met zijn “Panzerdivisionen” als speerpunt forceert hij een doorbraak tussen Dinant en Sedan. Deze doorbraak wordt gevolgd door een snelle opmars tot aan de monding van de Somme. Door tegelijkertijd bij verrassing Holland en België aan te vallen, wil hij beletten dat de nationale legers de Frans-Britse troepen zouden vervoegen. Tevens verzekerde hij zich hiermee de verovering van de havens, onmisbaar voor het voortzetten van de strijd tegen Groot Brittannië. Daarenboven hoopt hij aldus in het noorden zoveel mogelijk geallieerde divisies aan te trekken, ver van de bres op de Maas.

Ons leger, dat enkel defensief was ingesteld, zal tegenover de sterkte van de Wehrmacht het verschil niet maken. Ondanks zijn massale getalsterkte van niet minder dan 650.000 manschappen, goed voor de samenstelling van 22 Divisies, hebben slechts een tiental daarvan een werkelijke gevechtswaarde. Deze buitensporig opgeblazen getalsterkte is het resultaat van de opeenvolgende mobilisaties tijdens de “merkwaardige oorlog” die begon in september 1939 met de Duitse invasie van Polen.

Gedwongen tot opeenvolgende terugtrekkingen, zonder enige luchtsteun, voortdurend aangevallen door de Luftwaffe die beschikte over een totaal luchtoverwicht, ondermijnd door de opgave van bepaalde eenheden, levert het uitgeputte Leger van Vlaanderen, sinds 25 mei teruggeplooid op de Leie, er een laatste wanhopig gevecht. Koning Leopold, die de ineenstorting wilde vermijden en die oordeelde zijn verplichtingen jegens zijn bondgenoten te hebben vervuld, zal pogen een staakt het vuren met de vijand te onderhandelen. Maar er wordt hem een onvoorwaardelijke overgave opgedrongen. Op 28 mei 1940 capituleert het Belgisch leger.

Mai 1940 – Campagne des 18 jours

Sans attendre la fin de la Campagne de Scandinavie déclenchée le 9 avril 1940, le 10 mai Hitler lance son offensive à l'Ouest. Son but : isoler les armées alliées du Nord de la France, notamment le Corps Expéditionnaire britannique, en réalisant une percée entre Dinant et Sedan à l'aide du fer de lance que constituent ses "Panzerdivisionen". Cette percée réalisée, la manœuvre doit être suivie d'une exploitation rapide jusqu'à l'embouchure de la Somme. Simultanément, par une attaque surprise sur la Hollande et la Belgique, il veut empêcher la jonction des armées nationales avec les troupes franco-britanniques et ce tout en s'assurant la conquête des ports qui lui seront indispensables dans la poursuite d'une lutte contre la Grande-Bretagne. De plus, il compte attirer ainsi au Nord, loin de la brèche sur la Meuse, le plus de Divisions alliées possible.

Face à la puissance de la Wehrmacht, notre armée dont la doctrine était purement défensive ne fera pas le poids. Armée de masse, elle ne comptait pas moins de 650.000 hommes constituant l'effectif de 22 Divisions, mais seules une dizaine d’entre elles avaient une réelle valeur combative. Effectif gonflé de façon excessive, résultat des phases de mobilisation décrétées au cours de la "drôle de guerre" qui s'était installée depuis l'invasion de la Pologne par les armées allemandes en septembre 1939.

Contrainte à des retraits successifs, sans aucun appui aérien, attaquée sans relâche par la Luftwaffe qui disposait d'une maîtrise totale du ciel, minée par la défection de certaines unités, l'Armée des Flandres épuisée, repliée sur la Lys depuis le 25 mai y mène un dernier combat sans espoir. Le roi Léopold, voulant éviter la débâcle et estimant avoir rempli ses obligations envers nos garants, va tenter de négocier un cessez le feu avec l’ennemi. Mais c’est une reddition sans conditions qui est imposée. Le 28 mai 1940 l’Armée belge capitule.

Leopold III schouwt een colonne aanvalstanks. Links van hem, de Belgische minister van oorlog, generaal Denis.
(L'Illustration, 18 mei 1940)

Léopold III passe en revue une colonne de chars d'assaut. Le ministre belge de la guerre, le général Denis, à sa gauche.
(L'Illustration, 18 mai 1940)

Fairey Battle I T-68 in a formation with T-72 immediately prior to World War II. (Hubert Sermon Coll. via Daniel Brackx)

De gebruiksdoctrine van de Mil Aé had, wegens de neutraliteit van ons land, een essentieel defensief karakter. Op de vooravond van 10 mei konden 16 operationele smaldelen worden ingezet, met een totaal van 164 toestellen. Maar naast de 11 beschikbare Hurricanes, die de enige waren die daadwerkelijk tegenstand konden bieden aan de invasiemacht, waren de Fairey Battle (14), de Gloster Gladiator (15), de Renard 31 (12), de Fairey Fox (80) en de Fiat CR42 (23) allen operationeel voorbijgestreefd.

Vanaf de eerste uren kregen onze smaldelen het bevel om hun ontplooiingsvliegvelden te vervoegen; zodoende was de initiële aanval van de Luftwaffe op de vliegvelden die gedurende de mobilisatie bezet waren meestal ondoeltreffend, behalve in Schaffen. In Schaffen waren meerdere smaldelen verzameld om er deel te nemen aan een oefening op het schietveld van Beverlo. Ons smaldeel Hurricane was er ontplooid en kon voor de aanval van de Duitse bommenwerpers niet opstijgen. Het bilan: acht vliegtuigen vernietigd of beschadigd.

De aanvallen op de ontplooiingsvliegvelden worden de ganse dag voortgezet en bij valavond is meer dan de helft van het potentieel van het 2de en 3de Regiment vernietigd. Daartegenover zijn bij het 1ste Regiment, waar de discipline voor “verspreiding en camouflage” strikt wordt toegepast, de verliezen merkbaar kleiner.

Afgezien van de overwinningen behaald door onze piloten, die spijtig genoeg niet werden gehomologeerd, is het enig merkbaar feit van de campagne de aanval op de bruggen over het Albert kanaal, die intact in de handen van de vijand waren gevallen. Op 11 mei zullen negen Fairey Battles opstijgen van Aalter. Ze zijn bewapend met elk 8 bommen van 50 kg (!) en worden begeleid door zes Gloster Gladiators. Hun opdracht is te pogen om de bruggen te Veldwezelt, Vroenhoven en Briedgen te vernietigen.

Quant à notre Aéronautique Militaire, sa doctrine d'emploi, neutralité oblige, était-elle aussi essentiellement défensive. A l’aube du 10 mai, elle aligne 16 escadrilles opérationnelles totalisant 164 appareils. Mais aux côtés des 11 Hurricane disponibles qui constituent le seul élément capable de s’opposer valablement à la force d’invasion, les Fairey Battle (14), Gloster Gladiator (15), Renard 31 (21), Fairey Fox (80) et Fiat CR42 (23) sont tous dépassés sur le plan opérationnel.

Dès les premières heures, nos escadrilles ont reçu l'ordre de rejoindre leurs terrains de campagne, aussi l'attaque initiale de la Luftwaffe sur nos aérodromes occupés pendant la mobilisation sera le plus souvent infructueuse, sauf à Schaffen. Schaffen où plusieurs escadrilles se trouvent réunies pour participer à un exercice sur le polygone de Beverloo. Notre escadrille de Hurricane s’y trouve déployée et elle n'a pu décoller avant l'attaque des bombardiers allemands. Bilan : huit avions détruits ou endommagés.

Des attaques sur nos terrains de campagne se déroulent tout au long de cette journée et à la tombée de la nuit, plus de la moitié du potentiel des 2Rgt et 3Rgt aura été détruit. Au 1Rgt cependant où la discipline "dispersion-camouflage" est stricte, les pertes seront remarquablement faibles.

En dehors des onze victoires, malheureusement non homologuées, que remporteront nos pilotes de chasse, le seul fait marquant de la Campagne sera l'attaque des ponts du canal Albert tombés intacts aux mains de l'ennemi. Le 11 Mai décollant de Aelter, neuf Fairey Battle équipés chacun de 8 bombes de 50 Kg(!) vont tenter de détruire les ponts de Veldwezelt, Vroenhoven et Briedgen.

Mission absurde et suicidaire : six appareils seront descendus (trois par la Flak ennemie, un par la DCA belge, deux par des

Een absurde zelfmoordopdracht: zes toestellen worden neergehaald (drie door de vijandelijke Flak, een door de Belgische artillerie, twee door vijandige jachtvliegtuigen). Zes Gloster Gladiators stijgen op in Beauvechain (Le Culot) om hen te escorteren, maar missen hun afspraak. Tijdens een luchtgevecht met Messerschmitt 109's zullen vier onder hen afgeschoten worden.

Vanaf 12 mei krijgen de smaldelen die buiten gevecht werden gesteld het bevel om zich progressief terug te plooien naar Frankrijk. Het zal meestal zonder vliegtuigen zijn, met uitzondering van enkele Fiat CR 42, Fairey Fox en een handvol uit de depots gehaalde Fairey Firefly, die zullen deelnemen aan de verdediging van sommige Franse vliegvelden. Slechts drie smaldelen van het 1ste Regiment zullen operationeel blijven bij het Leger van Vlaanderen, met een potentieel herleid tot 9 Renard 31 en 6 Fairey Fox.

Bij afkondiging van de capitulatie zal de legerleiding, ondanks het aandringen van het kader, de overgang naar Engeland op onbegrijpelijke wijze verbieden. Nochtans was er nog steeds een gevechtsklaar potentieel van vliegtuigen en bemanningen. De Fairey Fox en de Renard 31 worden gesaboteerd. Voor het in de val gelokt actief personeel van deze smaldelen, de piloten officieren en onderofficieren, alsook voor de hogere kaders van de Staven van de DAT en het Mil Aé, kondigt zich een lange periode van gevangenschap aan.

Er sluit zich een hoofdstuk voor onze Militaire Luchtvaart. Het bilan van deze 18 dagen, tijdens dewelke 136 oorlogszendingen werden uitgevoerd, is dramatisch: 29 gedode vliegeniers, 109 op de grond vernietigde vliegtuigen, 39 neergehaald in vlucht en de restanten van de smaldelen verspreid in Frankrijk.

Maar er heerst verwarring alom. Slaat het bevel tot capitulatie op het geheel van de strijdkrachten of enkel op het Leger van Vlaanderen? Voor Koning Leopold III, bevelhebber van het Leger, is België niet langer in oorlog met Duitsland. Hij wil het lot van de soldaten delen en beschouwt zich als gevangene. De ministers daarentegen, die zich afkeerden van de beslissing van de Koning en die zich hadden teruggeplooid naar Frankrijk, verklaren de strijd te willen voortzetten aan de zijde van onze bondgenoten.

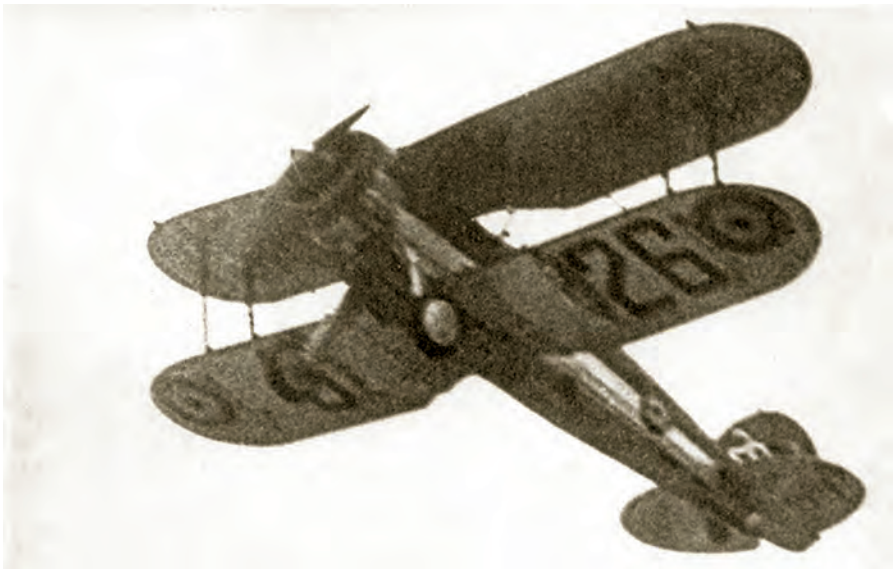
chasseurs ennemis). Six Gloster Gladiator décollant de Beauvechain (Le Culot) sensés leur servir d'escorte manqueront le rendez-vous. Engagés par ailleurs dans des combats aériens avec des Messerschmitt 109 quatre d'entre-eux seront abattus.

Dès le 12 mai, les escadrilles hors de combat recevront l'ordre de se replier progressivement sur la France. Ce sera le plus souvent sans avions à l'exception de quelques Fiat CR 42, Fairey Fox et une poignée de Fairey Firefly ressortis des dépôts qui participeront à la défense de certains aérodromes français. Seules trois escadrilles du 1Rgt resteront en opérations avec l'Armée dans les Flandres avec un potentiel réduit à 9 Renard 31 et 6 Fairey Fox.

A l'annonce de la capitulation de façon incompréhensible, malgré l'insistance du cadre, le commandement de l'Armée interdira le passage des avions et des équipages toujours en état de combattre, vers l'Angleterre. Les Fairey-Fox et Renard 31 seront sabotés. Pour le personnel d'active de ces escadrilles, pilotes officiers et sous-officiers pris au piège, tout comme pour les cadres supérieurs des États-Majors de la DAT et de l'Aé Mil, une longue période de captivité s'annonce.

Pour notre Aéronautique Militaire un chapitre se clôt. Le bilan de ces 18 journées au cours desquelles 136 missions de guerre avaient été effectuées s'avérait dramatique : 29 aviateurs tués, 109 appareils détruits au sol, 39 abattus en vol, les débris de ses escadrilles dispersés en France.

Mais la confusion règne. L'ordre de capitulation concerne-t-il l'ensemble de nos forces armées ou exclusivement l'Armée des Flandres ? Pour le roi Léopold III chef de l'Armée, la Belgique n'est désormais plus en guerre avec l'Allemagne. Il entend partager le sort des soldats et se considère comme prisonnier. Par contre, les ministres qui se sont désolidarisés de la décision du souverain et qui se sont repliés en France, déclarent vouloir poursuivre la lutte aux côtés de nos garants.



G-26, 1/I/2Aé (Comet), probably destroyed at Beauvechain/Le Culot in bombing raid on 11 May 1940. (Coll. Daniel Brackx)

75 years ago: 06 June 1944, Operation Overlord

The photograph on the cover page of this magazine depicts the monument that was inaugurated on 23 May 2019 in Crépon, Normandy, France. It commemorates the Belgian aviators who participated in the most massive military operation ever. The landing on the beaches of Normandy involved 160.000 Allied troops, 5.000 vessels and 1.200 aircraft, all with the goal to liberate Western Europe from German occupation. The monument displays three aircraft, one Typhoon and two Spitfires, representing the aircraft types flown by mainly Belgian crews of 609, 349 and 350 squadrons RAF.
The photograph below shows two F-16's from 350 and 349, carrying the Overlord black & white recognition markings. Together with two other F-16's, they flew over the monument during the inauguration ceremony.

Besides those who flew combat missions, several Belgian crews joined RAF Transport Command 525 Sqn at the end of the war. Flying on C-47, these crews were the first to operate the Dakota's of 20th & 21st Sqn. They formed the core of the 15th Transport Wing that was established in 1948. To commemorate their involvement, a BAF C-130 is carrying the Overlord markings.