



PIONNIERS
ET ANCIENS
DE L'AVIATION

PIONNIERS
EN OUDGEDIENDEN
VAN DE LUCHTVAART

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

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

In dit nummer / Dans ce numéro



LADY BUSH PILOT

THE EXODUS (CONGO 1960)

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

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

N° 3-2020

41^{ste} jaar

Juli-augustus-september

41^{ème} année

Juillet-août-septembre

Driemaandelijks

Trimestriel

P605174

ISSN 2466-8923

www.vieillestiges.be



PIONNIERS
ET ANCIENS
DE L'AVIATION

PIONNIERS
EN OUDGEDIENDEN
VAN DE LUCHTVAART

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

Editeur responsable
Wilfried De Brouwer

Lay out
Benoit Goffart

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

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

Verantwoordelijke uitgever
Wilfried De Brouwer

Lay out
Benoit Goffart

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

Cover:
Lady bush pilot

P3:
Fassberg, 1946
(Col. S. Bonfond)

Organe d'administration Bestuursorgaan

Présidents d'honneur – Erevoorzitters

Jean Kamers
02 731 1788 jeankamers@skynet.be

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

Président – Voorzitter

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

Vice-président – Vice-voorzitter Rédacteur en chef – Hoofdredacteur

Wilfried De Brouwer
016 620 563 airman@skynet.be

Vice-président – Vice-voorzitter

Pierre Léonard
010 844 107 pierre.leo@skynet.be

Secrétaire général – Secretaris-generaal

Didier Waelkens
02 251 3310 vtb.secretary@gmail.com

Trésorier – Penningmeester

Alex Peelaers
014 547 063 alex.peelaers@telenet.be

Webmaster

Jacques de Kroes
011 782 853 inkeja@skynet.be

Administrateurs - Beheerders

Danny Cabooter
03 663 2242 stampe@skynet.be

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

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

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

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

Michel Leclaire
02 784 2023 michel.leclaire@skynet.be

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

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

Cotisations - Lidgelden

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

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

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

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

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

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

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

Inhoud van magazine 3-2020

Het woordje van de voorzitter	04
Activiteiten en agenda	06
Jaarlijks banket	07
Welkom aan nieuwe leden	08
Overlijdens	08
Boetiek	09
Verslag van de algemene vergadering van 11 maart 2020	10
De ronde van Afrika in Piper Super Cub	12
Congo 1960 (II). De exodus	22
Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden (VI)	33
Van de neergang van de Militaire Luchtvaart tot de opkomst van de Luchtmacht (IV)	47
Photo album	56

Sommaire du magazine 3-2020

Le mot du président	04
Activités et agenda	06
Banquet annuel	07
Bienvenue aux nouveaux membres	08
Décès	08
Boutique	09
Rapport de L'assemblée générale du 11 mars 2020	10
Un tour d'Afrique en Piper Super Cub	12
Congo 1960 (II). L'exode	22
Souvenirs d'une ballade dans le nord (VI)	33
Du crépuscule de l'Aéronautique Militaire à l'aube de la Force Aérienne (IV)	47
Photo album	56





Het woordje van de voorzitter



Le mot du président

Beste Senior Aviators,

Volgens de recente cijfers schijnt de eerste Covid-19 schok in België stilaan voorbij en ik hoop dat jullie de 'lock-down' van de laatste maanden in aanvaardbare omstandigheden doorgebracht hebben. Ik denk dat zo'n periode van afzondering ook een stimulans kan zijn om afstand te nemen van de vroegere routine en wat prioriteiten te ordenen. Maar nu hoop ik vooral dat jullie opnieuw kunnen genieten van de bewegingsvrijheid en de sociale contacten, die enkele maanden geleden nog vanzelfsprekend waren.

Het is ondertussen duidelijk dat we niet onmiddellijk gaan terugkeren naar de toestand van voor de besmetting. De Nationale Veiligheidsraad heeft tijdens de komende zomermaanden heel wat beperkingen behouden en de meeste mensen zijn bovendien zeer voorzichtig geworden. We zullen dus moeten nadenken over het functioneren van onze vereniging in de nabije toekomst en grondig rekening houden met deze ongewone omstandigheden.

We hebben sinds half maart geen 'face-to-face' VTB-vergaderingen meer kunnen organiseren, maar dank zij de creativiteit van de leden van ons bestuursorgaan bleef de continuïteit verzekerd, zowel via telefooncontacten, als via e-mail en video-conferenties.

Onze maandelijkse samenkomsten in het Huis der Vleugels werden noodgedwongen geschrapt tijdens de 'lock-down' en ook andere activiteiten werden uitgesteld of geschrapt, zoals bij voorbeeld ons jaarlijks banket en de 'outdoors' in juli.

Wij hebben ook de mogelijkheden onderzocht om ons bezoek aan het fort van Eben-Emael op woensdag 19 augustus te organiseren met respect voor de huidige Covid-19 maatregelen. Jammer genoeg zijn de richtlijnen in het fort en de beperkingen van de horeca-installaties in de buurt, niet te combineren met onze tra-

Chers Senior Aviators,

Selon les derniers chiffres, la première vague de contamination par le Covid-19 en Belgique semble être passée. J'espère que vous avez pu passer le confinement de ces derniers mois dans des conditions acceptables. Je pense qu'une telle période peut également être un stimulant pour prendre ses distances vis-à-vis de la routine du passé et de mettre un peu d'ordre dans les priorités.

Pour le moment, j'espère surtout que vous profitez pleinement de cette liberté de mouvement retrouvée et des contacts sociaux qui étaient encore une évidence il y a quelques mois.

Il apparaît de plus en plus que nous ne pourrions nous retrouver rapidement dans une situation d'avant la contamination. Le Conseil national de Sécurité a maintenu un bon nombre de limitations au cours des mois d'été et par ailleurs, la plupart des personnes sont devenues fort prudentes. Nous devons donc à court terme, réfléchir au fonctionnement de notre association afin de tenir compte de ces circonstances inhabituelles.

Depuis la mi-mars, nous n'avons plus pu tenir de réunion VTB en face à face, mais grâce à la créativité de nos membres de l'organe d'administration, la continuité du travail a été assurée par des contacts téléphoniques, des échanges de courriels et des téléconférences. Pendant le confinement, nous avons été contraints de supprimer nos réunions mensuelles à la Maison des Ailes et de supprimer ou reporter certaines activités comme l'outdoor de juillet et notre banquet annuel.

Nous avons essayé d'organiser la visite du fort d'Eben-Emael le 19 août prochain en respectant les mesures actuelles contre la propagation du Covid-19. Malheureusement, les directives pour les visites du fort et les limitations de l'Horeca local pour organiser

ditionele uitstap in augustus. We hebben dan ook besloten om deze activiteit te verschuiven naar een latere datum.

We hebben ondertussen met de Salons de Romree in Grimbergen een akkoord om ons jaarlijks VTB-banket te verschuiven naar zondag 4 oktober. U vindt de nodige informatie voor de inschrijving in deze editie van ons VTB-magazine.

Tijdens de corona afzondering hebben we gelukkig verder kunnen werken aan de redactie van ons magazine. Deze derde editie van 2020 is dus weer goed gevuld met heel interessante bijdragen van onze leden.

Liévin van Outryve d'Ydewalle vertelt hoe de bemanning van de H-21 helikopter tijdens de rebellie in Congo in 1964 in Lisala aankomt en bijna wonderbaarlijk kan opstijgen tijdens hevige vuurgevechten.

Wif de Brouwer was getuige van de drama's na de verklaring van de onafhankelijkheid van Belgisch Congo op 30 juni 1960. Hij geeft ons een overzicht van de daaropvolgende exodus en van de uitzonderlijke inzet van de bemanningen van Sabena en de Luchtmacht, om onze landgenoten te evacueren en te beschermen tijdens die troebele periode.

Jean Buzin legt uit hoe in de nasleep van overwinning van de geallieerden in de Tweede Wereldoorlog, enkele Belgische pioniers van de RAF onze Luchtmacht opgebouwd hebben in een totaal nieuwe configuratie, in zeer delicate en onzekere omstandigheden.

Valérie Dereymaeker geeft een heel interessant overzicht van de avonturen die ze als piloot meegemaakt heeft, met een oude Piper Super Cub, tijdens een 'solo round trip' rond het Afrikaans continent. Ze heeft haar reputatie als 'Lady Bush pilot' zeker verdiend.

In dit nummer vindt u ook enkele administratieve 'updates', zoals de rapporten van onze jaarlijkse algemene vergadering en die van het Huis der Vleugels, de laatste aanpassingen van onze agenda en enkele koopjes uit onze VTB-boetiek.

Via die boetiek kan u ook het nieuwe boek 'The Graduates' bestellen. Het geeft een volledig overzicht met foto's van alle Luchtmacht promoties vanaf oktober 1946 en ook een lijst van de Belgische gebrevetteerde vliegers in de RAF, SAAF, USAF en RCAF. We hopen dat de 'senior aviators' van de burgerluchtvaart en de Landmacht ook zullen proberen om een dergelijk document samen te stellen. Zo zouden we een globaal overzicht verkrijgen van de vliegeniers die in ons land hun vleugels hebben uitgeslagen. Onze opvolgers zullen deze uitgebreide lijst van hun voorgangers zeker op prijs stellen.

Looking forward to meet you again,

Gerard Van Caelenberge

un agréable lunch, ne sont pas compatibles avec notre excursion habituelle du mois d'août. Nous avons donc été obligés de reporter cette visite à une date ultérieure.

Entretemps, nous avons un accord avec les Salons de Romree à Grimbergen afin de reporter notre banquet annuel au dimanche 4 octobre. Vous trouverez tous les renseignements nécessaires à votre inscription dans la présente édition de votre magazine VTB.

Pendant le confinement, nous avons heureusement pu poursuivre la rédaction de notre magazine. Cette troisième édition de 2020 contient à nouveau de très intéressantes contributions de nos membres.

Liévin van Outryve d'Ydewalle nous raconte comment l'équipage de l'hélicoptère H-21 arrive à Lisala au cours de la rébellion au Congo en 1964 et peut presque par miracle redécoller sous le feu nourri des rebelles.

Wif De Brouwer était témoin des drames qui se sont déroulés après la déclaration d'indépendance du Congo belge, le 30 juin 1960. Il nous donne un aperçu de l'exode qui s'en est suivi et de l'extraordinaire dévouement des équipages de la Sabena et de la Force Aérienne lors de l'évacuation et la protection de nos compatriotes pendant cette période de troubles.

Jean Buzin nous explique comment à la suite de la victoire des Alliés au cours de la Deuxième Guerre mondiale, quelques pionniers belges de la RAF ont mis sur pied notre Force Aérienne dans une toute nouvelle configuration et dans des circonstances délicates et incertaines.

Valérie Dereymaeker nous donne un aperçu très intéressant de ses aventures comme pilote à bord d'un Piper Super Cub lors d'une randonnée solo autour du continent africain. Elle n'a pas volé sa réputation de « Lady Bush pilot »

Dans ce numéro, vous trouverez également quelques « updates » administratifs, comme le rapport de notre assemblée générale annuelle ainsi que celui de la Maison des Ailes, un ajustement de notre agenda et quelques petits achats possibles via notre boutique VTB.

C'est également via la boutique que vous pouvez commander le nouvel ouvrage « The Graduates ». Vous y trouverez un aperçu global, illustré de photos, de toutes les promotions Force Aérienne depuis octobre 1946 ainsi qu'une liste des aviateurs belges brevetés à la RAF, la SAAF, l'USAF et la RCAF. Nous espérons que les « senior aviators » de l'aviation civile et de la Force Terrestre essayeront eux aussi de réaliser un tel ouvrage. Nous aurions ainsi un panégyrique de tous les aviateurs ayant déployé leurs ailes en Belgique. Nos successeurs nous en seront certainement reconnaissants.

Looking forward to meet you again,

Gérard Van Caelenberge

Agenda

Réunions mensuelles & activités

Mercredi 09 septembre 2020 - MdA

Réunion mensuelle

Dimanche 04 octobre 2020 - Grimbergen

Banquet annuel

Mercredi 14 octobre 2020 - MdA

Réunion mensuelle

Samedi 17 octobre 2020

Cérémonie Pelouse d'honneur Bruxelles,
Remembrance day, Cinquantenaire.

Maandelijkse vergaderingen en activiteiten

Woensdag 09 september 2020 - HdV

Maandelijkse bijeenkomst

Zondag 04 oktober 2020 - Grimbergen

Jaarlijks banket

Woensdag 14 oktober 2020 - HdV

Maandelijkse bijeenkomst

Zaterdag 17 oktober 2020

Plechtheid Ereperk Brussel,
Remembrance day, Jubelpark.



Een kunstwerk van ons VTB-lid Liévin d'Ydewalle, auteur van de reeks "Uitstapje naar het noorden". Deze sculptuur, in roestvrij staal, werd door hemzelf ontworpen en bevindt zich in de "Ikaros" Hi-Tech zoning van Zaventem. Het kunstwerk is 3,5 m hoog, zonder sokkel.

Une œuvre artistique de notre membre VTB Liévin d'Ydewalle, auteur des articles « Balade dans le Nord ». Il a lui-même conçu cette sculpture en acier inoxydable; elle peut être admirée dans le zoning de haute technologie « Icare » à Zaventem et mesure, sans le socle, 3,50 m. de haut.

RATE ONE

Caroline OSTYN, hoofdredactrice van het Belgisch luchtvaart-magazine Rate One en ook VTB-lid, biedt gratis aan elk VTB-lid het nummer 10 "Corona Special" van haar magazine dat rond 15 augustus verschijnt. Wie een gratis exemplaar wenst kan zich inschrijven via www.rateone.be

Caroline OSTYN, rédactrice en chef du magazine d'aviation belge Rate One et par ailleurs membre VTB, propose d'envoyer gratuitement à chaque membre VTB le numéro 10 « Corona Special » de son magazine qui paraîtra vers le 15 août. Ceux qui désirent un exemplaire gratuit peuvent s'inscrire via le site www.rateone.be

JAARLIJKS BANKET

De voorzitter en de leden van de raad van bestuur hebben het genoegen u en uw partner uit te nodigen op het jaarlijkse banket van de vereniging, zondag 04 oktober 2020 in de Salons de Romree, Brusselsesteenweg 39 te 1850 Grimbergen. (www.salonsderomree.be)

Het aperitief vangt aan om 11.30 uur. We gaan om 12.45 uur aan tafel voor de toast aan de Koning en het diner. Na afsluiting van het diner wordt er een *cash bar* geopend.

De deelnameprijs (welkomstcocktail, menu en wijnen incl.) bedraagt **67 €** per persoon. Het reservatieformulier vindt u bijgevoegd aan dit magazine.

Betaling: uitsluitend door overschrijving op de rekening van de vereniging, IBAN **BE23 2100 6199 6691** - BIC : **GEBABEBB**

Afsluiten van de inschrijvingen:
vrijdag 25 september om 12.00 u

Opgelet: het aantal deelnemers is strikt beperkt tot 170. Stuur uw reservatieformulier terug **EN** voer uw betaling tijdig uit om niet ontgoocheld te worden! **Betalen = reserveren...**

Dress code : Stadskledij (jacket & tie) voor de heren, aangepaste kledij voor de dames.

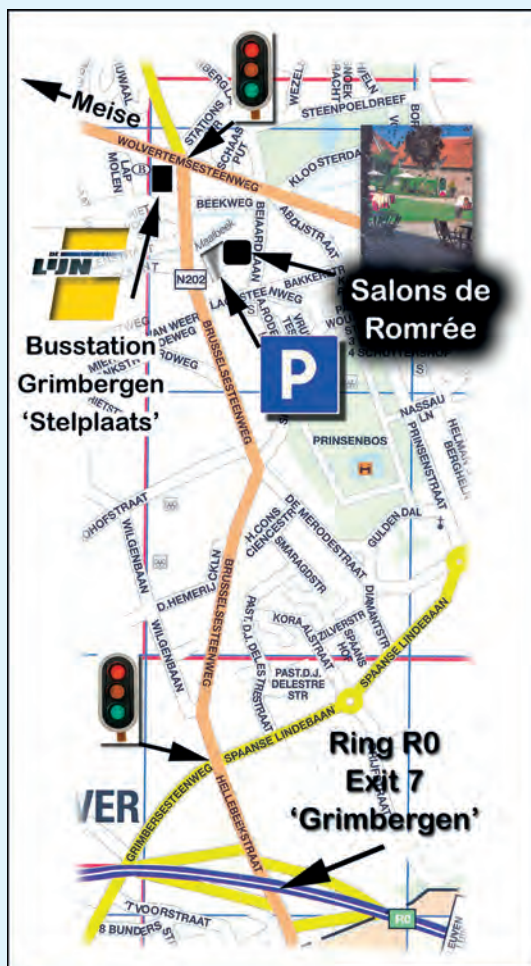
Toegang:

Met de auto:

op de Brusselse ring uitrit nummer 7 nemen, richting 'Grimbergen'. Volg de hoofdweg (N202) over ongeveer 1.900 m. De ingang van de parking bevindt zich dan aan uw rechterkant (referentiepunt: café 'Den Hert' links, aan de overzijde van de weg). Op de kaart ligt de inkom net boven het kleine rechthoekje 'N202'. De gratis parking biedt plaats aan meer dan 80 auto's

Bus De Lijn:

er zijn meerdere lijnen om tot het busstation ('Stelplaats') van Grimbergen te geraken. Het station ligt op zo een 200 m van de ingang van de parking. Meer inlichtingen op www.delijn.be Van aan het NMBS-station Vilvoorde: lijn 821, vertrek om de 30 minuten, reisduur ongeveer 12 minuten.



BANQUET ANNUEL

Le Président et les membres du Conseil d'Administration ont le plaisir de vous convier avec votre partenaire au banquet annuel de l'association le dimanche 04 octobre 2020 dans les Salons de Romree, Brusselsesteenweg 39 à 1850 Grimbergen. (www.salonsderomree.be)

L'apéritif sera servi dès 11.30 heures. Nous passerons à table vers 12.45 heures pour le toast au Roi et le dîner. Un *cash bar* sera ouvert après le dîner.

Le prix de la participation (cocktail d'accueil, menu et vins compris) est de **67 €** par personne. Vous trouverez votre formulaire de réservation joint à ce magazine.

Paiement : uniquement par virement au compte de l'association, IBAN **BE23 2100 6199 6691** - BIC : **GEBABEBB**

Clôture des inscriptions :
vendredi 25 septembre à 12.00 hr

Attention : Le nombre de participants est strictement limité à 170. Renvoyez votre formulaire de participation **ET** faites le règlement de votre participation à temps pour ne pas être déçu ! **Paiement = réservation...**

Dress code : Tenue de ville (jacket & tie) pour les messieurs, tenue adaptée pour les dames.

Accès :

En voiture :

sur le ring de Bruxelles, prendre la sortie n° 7, direction 'Grimbergen'. Suivre la grand-route (N202) sur environ 1.900 m. L'entrée du parking se trouve à votre droite (point de repère : le café 'Den Hert' à gauche, de l'autre côté de la route). Sur la carte, l'entrée est située juste au-dessus du petit rectangle 'N202'. Le parking de plus de 80 places est gratuit.

Bus De Lijn :

plusieurs lignes rejoignent la gare de bus de Grimbergen ('Stelplaats'). Celle-ci se trouve à quel-que 200 m. de l'entrée du parking. Plus d'infos sur www.delijn.be A partir de la gare SNCB de Vilvoorde : ligne 821, départ toutes les 30 minutes, durée du voyage environ 12 minutes.

Welkom aan de nieuwe leden Bienvenue aux nouveaux membres

Yves ROBINS

Né le 27 Nov 1952

Admis **AT**

Parrains : Guy Viselé & Hughes Robins.

Marc EMONTS-GAST

Geboren op 19 Jul 1949

Aanvaard **VT**

Peters : Michel Mandl & Guy Fonteyne.

Denis KÖLLER

Né le 01 Avr 1962

Admis **VT**

Parrains : Wim Schellings & Didier Sibille.

Leo PEETERS

Geboren op 04 Sep 1956

Aanvaard **AT**

Peters : Gerard Van Caelenberge
& Claude Van de Voorde

Jean-Pierre COPPENOLLE

Geboren op 28 Nov 1945

Aanvaard **VT**

Peters : Marc Van Tournhout & Jan Evens.

Décès - Overlijdens

Jan 'Julien' DE BUYSER

op 15 Apr 2020

ex-VT, USAF 52-G, 89 jaar

'Rik' GIELEN

op 04 Mei 2020

VT, LtAvn 1957, 84 jaar

Francis WILMART

le 22 Mai 2020

VT, AA 1954, 88 ans

'Mon' VAN GESTEL

op 18 Apr 2020

VT, BAF 126, 90 jaar

Dirk DESPLENTER

op 11 Mei 2020

VT, BAF 133, 85 jaar

'Pol' AELAERTS

op 23 Jun 2020

VT, LtAvn 1967, 82 jaar

Jacques DAVOINE

le 19 Mai 2020

VT, BAF 125, 88 ans

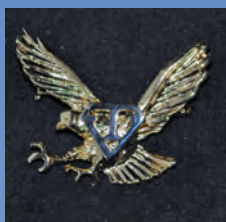


De Raad van Bestuur en de leden van de
Vieilles Tigres van de Belgische Luchtvaart bieden
de getroffen families hun blijken van oprecht
medeleven aan.

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

BOUTIQUE VTB BOETIEK

More items available on www.vieillestiges.be/boutique - www.vieillestiges.be/boetiek



Broche: 25€

Port BE: 1,50€
Port EU: 3,00€



Pin: 15€

Port BE: 1,50€
Port EU: 3,00€



Cap: 10€

Port BE: 2€ - Port EU: 6,00€

Cravatte

Das: 20€

Port BE: 2€
Port EU: 6,00€

Ecusson

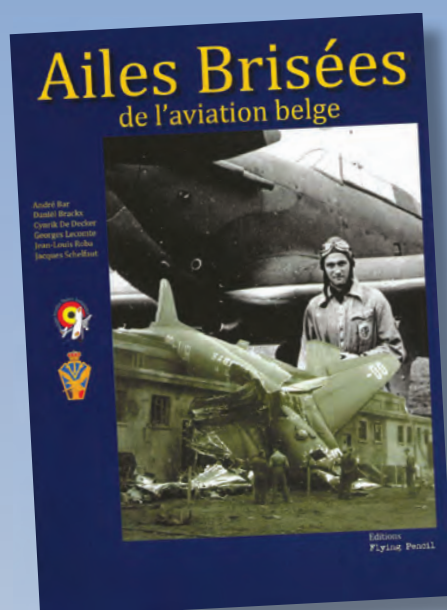
Badge: 20€

Port BE: 1,50€
Port EU: 3,00€



10 Cartes de vœux - 10 Wenskaarten: 10€

Port BE: 2€ - Port EU: 6,00€



" Ailes Brisées "

Book. Only French version.

~~36€~~ **SALE: 24€**

Port BE: 6,00€

Port EU: 17,00€



NEW

**Book
The Graduates:
25€**

Port BE: 6,00€

Port EU: 17,00€



Comment vous procurer ces articles ? Payez le montant correct (frais de port inclus) au N° de compte **BE232100 6199 6691** (BIC : GEBABEBB) des Vieilles Tiges et mentionnez les type et nombre d'articles désirés. En cas de doute ou pour des envois vers des pays en dehors de l'Europe, prière de bien vouloir contacter notre trésorier via notre site web (menu « Envoyer messages »). Après réception de votre paiement, nous vous enverrons par la Poste les articles désirés à l'adresse que vous avez indiquée. Vous pouvez également contacter Alex Peelaers, notre trésorier, à la Maison des Ailes, chaque second mercredi du mois à partir de 12.00 heures.

Hoe kunt u deze artikelen kopen? Betaal het juiste bedrag (portkosten inbegrepen) op rekeningnummer **BE232100 6199 6691** (BIC: GEBABEBB) van de Vieilles Tiges en vermeld type en aantal artikelen die u wenst te kopen. In geval van twijfel of voor verzendingen naar landen buiten Europa, gelieve contact op te nemen met de penningmeester via onze website (menu "Berichten sturen"). Nadat we uw betaling ontvangen hebben, zullen wij de gevraagde artikelen via de Post verzenden naar het door u opgegeven adres. Natuurlijk kunt u ook contact opnemen met Alex Peelaers, onze penningmeester, in Het Huis der Vleugels, elke tweede woensdag van de maand vanaf 12.00 uur.

VTB-VERSLAG van de ALGEMENE VERGADERING van 11 maart 2020

VTB – RAPPORT de L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE du 11 mars 2020

De voorzitter, Gerard Van Caelenberge opent de vergadering om 15.05 u.

Le président Gérard Van Caelenberge ouvre la séance à 15h05

Beste Vrienden, hartelijk welkom op de 83^{ste} Algemene Vergadering van onze vereniging. Het is voor mij heel aangenaam om vandaag met U belangrijke informatie over onze vereniging te kunnen uitwisselen, ondanks de zorgen over besmetting door een coronavirus. Om de timing van deze namiddag te respecteren stel ik voor om alle teksten niet te vertalen: de secretaris-generaal Didier Waelkens zal zijn overzicht in het Frans geven, ikzelf zal de inleiding in het Nederlands brengen.

Puis-je vous demander de vous lever pendant que je mentionne les noms de nos membres qui en 2019 sont partis pour leur « last flight ». Je vous demande de respecter ensuite quelques instants de silence.

Voici nos membres décédés en 2019 : Yvonne Gendarme, Francis Esch, Henri Offergeld, Fons Smits, Leo Lambermont, Marcel Noël, José de Smet, Jean Lauwers, 'Mich' Moulin, Paul Van Weyenbergh, Bertrand Vanbraekel, Renée Koewé, José Michel, Leon Hadermann.

Les membres qui nous ont déjà quitté en 2020 : Eveline Tourneur, Philippe Roose, 'Andy' Decock, Brian Weskett, Achille Rouma.

In tegenstelling met vorig jaar is ons aantal leden licht gestegen. Wij zullen bekijken of dat het resultaat is van de inspanningen om meer vliegers te laten kennismaken met de VTB, zoals via de gezellige 'prom reunions' van dezelfde jaren van de scholen van Grimbergen en Goetsenhoven. Ondertussen dank ik ook de VTB'ers die in het kader van hun luchtvaart-contacten onze vereniging heel actief blijven promoten en nieuwe leden aanbrengen.

Vorig jaar hebben we opnieuw gezocht naar een waaier van activiteiten, met zowel aandacht voor onze geschiedenis, als voor de nieuwe ontwikkelingen in de luchtvaart. Onze deelname aan de jaarlijkse herdenkingen in Vroenhoven, Brussel-Evere en Sint-Denijs-Westrem en onze 'outdoors' in de nieuwe Droneport van Brustem / Sint-Truiden zijn daar voorbeelden van.

Wij hebben dat evenwicht ook gezocht in de publicaties in het VTB-magazine en op onze website. Het redactieteam, onder leiding van Wif De Brouwer, heeft ook vorig jaar de reputatie van de Vieilles Tiges, als vereniging van ervaren en gedreven vliegers, op het hoogste niveau gehouden.

En 2020 nous poursuivrons donc nos fructueuses activités classiques, comme le banquet de Grimbergen, le golf de Florennes et le buffet du Musée de l'Air. Mais figurent aussi quelques sujets historiques à notre agenda, comme la récente conférence sur notre pionnier Edmond Thieffry et en août une visite guidée du fort d'Eben-Emael.

Avant de conclure cette introduction je voudrais remercier les membres du Conseil d'Administration pour l'efficacité avec laquelle ils se sont investis dans les différents aspects de la gestion de notre association. Le cadre juridique a évolué en profondeur et il faut beaucoup d'énergie et un suivi minutieux de la réglementation, pour pouvoir continuer à proposer à nos membres des activités intéressantes et agréables. Dans ce contexte, Paul Maenhaut vous présentera tout à l'heure les adaptations de nos statuts et de notre règlement d'ordre intérieur. Je suis convaincu qu'à l'avenir, nous resterons une référence dans le secteur de l'aviation belge, grâce au talent et à la motivation des membres et de l'organe de direction.

Ik geef nu graag het woord aan Didier Waelkens voor bijkomende informatie over de activiteiten van vorig jaar.

Goedkeuring van het verslag van de algemene statutaire vergadering van 13 maart 2019, gepubliceerd in het magazine Nr. 3/2019. Het verslag wordt goedgekeurd.

Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale statutaire du 13 mars 2019, publié dans le magazine N° 3/2019 : le PV est approuvé.

Verslag van de secretaris-generaal, Didier Waelkens

Rapport du secrétaire général Didier Waelkens

Hij meldt dat 27 leden aanwezig zijn en dat 11 volmachten werden ontvangen; er zijn dus 38 leden vertegenwoordigd op deze vergadering.

Op 31 december 2019 telde onze vereniging 662 leden, onderverdeeld als volgt:

- VT	488
- ACT	34
- A	94
- Weduwen/veuves	31
- Verenigingen/associations	15

En 2019, nous avons perdu 14 membres décédés, 6 ont donné leur démission et 16 membres ont été radiés suite au non renouvellement de la cotisation. 37 nouveaux membres sont venus renforcer nos effectifs ainsi que 5 "returnees".

Par rapport à 2018 où le nombre de membres présentait une diminution (soit 9 membres), l'année 2019 montre une augmentation de 6 membres. Ce résultat positif est sans nul doute la conséquence des nombreuses initiatives prises pour attirer des "senior aviators". On pense e.a. aux réunions mensuelles à thème qui connaissent souvent mais pas toujours un grand succès. Rappelons aussi que chaque membre est un "recruteur" potentiel et peut ainsi parrainer de nouveaux candidats à l'adhésion...

Ziehier het overzicht van onze activiteiten in 2019:

- Traditiegetrouw nemen we elk jaar deel aan meerdere plechtigheden: Vroenhoven op 11 mei; de plechtigheid op het Ereperk van de vliegers en de rustplaats van de RAF op het kerkhof van Brussel, gevolgd door de Remembrance Day aan het Jubelpark, op zaterdag 12 oktober. Vergeten we niet dat we op zondag 15 september ook present waren aan het monument van de Poolse Wing in Sint-Denijs-Westrem.
- L'Assemblée Générale s'est tenue le 13 mars à la Maison des Ailes. Le banquet annuel a eu lieu à Grimbergen le samedi 30 mars avec pas moins de 140 convives, soit presque 20% de plus qu'en 2018. Au cours du repas, des médailles de 50 ans de brevet et diplômes de 60 ou 70 ans ont été remis aux membres présents et le Mémorial de l'Aviation belge consacré à Gérard Greindl a été remis à ses deux filles.
- Op 08 juli hebben we, zoals elk jaar, mekaar ontmoet in het Luchtvaartmuseum en onze jaarlijkse outdoor vond plaats op 14 augustus te Sint-Truiden in het gebouw van DronePort.
- En 2019, nous avons également organisé deux conférences à Beauvechain: le 19 février, le Colonel Aviateur Harry van Pee nous a expliqué les raisons du choix du F-35 pour le remplacement de nos F-16 et le 26 novembre, notre past president Wif De Brouwer nous a rappelé les événements autour de la vague d'OVNI dans le ciel de notre pays, il y a trente ans déjà.
- Het traditioneel golftoernooi in Florennes vond plaats op 12 juni. Ter herinnering, deze activiteit is bedoeld om het sociaal en cultureel VTB fonds te spijzen. Iedereen, ook de niet-golfspeelers, wordt hierop uitgenodigd.
- En 2019, nous avons également lancé les réunions mensuelles à thèmes: le but est d'inviter les aviateurs des anciennes promotions de la FAÉ et de l'EAC, surtout ceux qui ne sont pas membres VTB, à venir nous rejoindre lors d'une réunion mensuelle; nous espérons ainsi pouvoir attirer de nouveaux membres. Le cycle a commencé en avril avec les promotions de 1970 et 1971 et se terminera ici en avril avec les promotions de 1980.
- In 2019 werd een belangrijk project begonnen. Volgens de nieuwe wet van 23 maart 2019 op de vennootschappen en verenigingen, moeten niet enkel onze statuten (daterend van 2003) maar ook het intern reglement vernieuwd worden. Deze taak werd afgehandeld, dank zij de energetische aanpak van een van onze bestuurders, Paul Maenhaut, die u zo dadelijk meer zal verklappen tijdens de buitengewone algemene vergadering, die volgt op deze AV.

Cette année, je ne m'attarderai pas sur les chiffres mais sur quelques rappels :

Indien u niet regelmatig mails van ons ontvangt, betekent dit dat we uw e-mail adres niet hebben. Het volstaat om een e-mail te sturen naar de secretaris VTB.secretary@gmail.com om dit te verhelpen. Gelieve dit adres ook in de lijst van uw contacten op te nemen.

We herinneren u ook aan het bestaan van onze website www.vieillestiges.be. Deze werd onlangs een paar keer gewijzigd en wordt regelmatig bijgewerkt.

Verslag van de penningmeester, Alex Peelaers. Rapport du trésorier Alex Peelaers.

Bilan 2019 :

- Spaarrekening/compte épargne : € 18.665,41
- Zichtrekening/compte courant : € 15.733,44
- Kas/caisse trésorerie : € 782,64
- Sociaal & cultureel fonds/fonds social & culturel : € 9.946,80

Indien we daar de voorraad van de boetiek aan toevoegen, vertoont het bilan een totaal van € 55.127,62. Uiteindelijk komen we tot een positief bilan van € 2.023,90.

Budget 2020 :

C'est à nouveau le statu-quo : le budget est identique à celui de 2019 et s'élève à € 20.250. Au niveau des recettes, le plus gros poste reste toujours les cotisations (€ 18.000) et du côté des dépenses, les coûts de publication du magazine sont passés de € 12.000 à € 12.500.

Vervolgens neemt de revisor, Michel Galant, het woord.

Le vérificateur aux comptes, Michel Galant, prend ensuite la parole.

"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 2019 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."

"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 de résultats et du bilan clôturé au 31 décembre 2019.

Après contrôle, je certifie que les comptes publiés sont sincères, réguliers et qu'ils donnent une image fidèle du patrimoine de l'association."

Vervolgens gaat de vergadering over tot de stemming over de rekeningen 2019 en het budget 2020. Die worden unaniem goedgekeurd. De schrapping van 16 leden die hun bijdrage 2019 niet betaald hebben wordt genoteerd.

Vervolgens vraagt de voorzitter aan de vergadering om de revisor en de bestuursleden te ontlasten voor het boekjaar 2019. Dit wordt unaniem toegestaan.

M. Michel Galant wordt voor het boekjaar 2020 opnieuw aangeduid als revisor.

Verkiezingen en ontslagen.

Élections & démissions.

Ils n'y a ni démissions ni nouveaux candidats. Six administrateurs sont sortants

et rééligibles : Wilfried De Brouwer, Louis Jeangout, Michel Leclaire, Alex Peelaers, Léon Sténuit & Gerard Van Caelenberge. Les six candidats sont ensuite soumis au vote. Ils sont tous réélus à l'unanimité.

Le président donne ensuite la parole aux membres présents. Après quelques échanges, **il clôture l'AG 2020 à 15h50.**

VTB – RAPPORT de L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE du 11 mars 2020

VTB – VERSLAG VAN DE BUITENGEWONE ALGEMENE VERGADERING van 11 maart 2020

Le président Gérard Van Caelenberge ouvre la séance à 15h50.

De voorzitter, Gerard Van Caelenberge opent de vergadering om 15.50 u.

38 membres sont présents ou représentés.

Suite à la loi du 23 mars 2019, publiée au Moniteur belge du 04 avril 2019, introduisant le Code des sociétés et des associations et portant des dispositions diverses, notre association a été légalement obligée de revoir complètement ses statuts, les anciens datant de 2003. Ce devoir a été mené à bien sous la direction de Paul Maenhaut, administrateur VTB.

Vu l'ampleur des modifications nécessaires, il a été décidé de rédiger une nouvelle version plutôt que de se limiter à des amendements.

Vervolgens geeft Paul Maenhaut een overzicht van de belangrijkste wijzigingen aan het statuut en beantwoordt de vragen.

De secretaris-generaal Didier Waelkens laat vervolgens opmerken dat een quorum van twee-derden, dus 348, van de leden nodig is om geldig te stemmen. Gezien slechts 38 leden tegenwoordig (27) of vertegenwoordigd (11) zijn, kan deze buitengewone algemene vergadering niet geldig stemmen.

Besluit: er zal een tweede buitengewone algemene vergadering samengeroepen worden op een nader te bepalen datum.

Après quelques échanges, **le président clôture l'AG extraordinaire 2020 à 16h01.**

Na een paar uitwisselingen **sluit de voorzitter de buitengewone AV 2020 om 16.01 u.**

De belangrijkste wijzigingen in de nieuwe statuten

- Benaming "Senior Aviators' Association" werd bijgevoegd.
- Elke communicatie via een elektronisch adres is geldig.
- Verandering van naam: Bestuursorgaan (BO) i.p.v. Beheerraad.
- De vereniging mag WEL winst maken maar mag rechtstreeks noch onrechtstreeks enige vermogensvoordeel uitkeren of bezorgen aan de leden, de bestuurders of enig andere persoon behalve voor het belangeloos doel van de vereniging.
- Het Bestuursorgaan heeft de bevoegdheid om het bedrag van de jaarlijkse bijdrage te wijzigen. Het zal zich op de volgende Algemene Vergadering rechtvaardigen.
- Aansprakelijkheid van de bestuurders in geval van fout wordt meer omschreven en is beperkter.
- De VTB is micro-vzw en heeft daardoor een vereenvoudigde boekhouding.
- Verandering van naam: Intern reglement (IR) i.p.v. huishoudelijk reglement. Dit wordt opgesteld door het BO en de datum van de laatste goedgekeurde versie moet gepubliceerd worden in de statuten

Nieuw voor de Leden.

- Vaste leden: Vliegeniers met een vergunning of brevet van minstens twintig jaar oud die een actieve en opmerkelijke luchtvaartloopbaan aantonen.
- Toegetreden leden.
 - De "partner" van een overleden vast lid indien hij/zij dat wenst.
 - Personen of organisaties die een duidelijke belangstelling voor de vereniging en de luchtvaart tonen. Hieronder worden ook personen beschouwd met een vergunning of brevet van minder dan twintig jaar oud.

Les changements les plus importants dans les statuts

- Ajouté à la dénomination : Senior Aviators' Association.
- Toute communication vers une adresse électronique est valide.
- Changement du nom : Organe d'Administration (OA) a.l.d. Conseil d'Administration.
- L'association peut faire des bénéfices mais ne peut distribuer ni fournir directement ou indirectement un quelconque avantage patrimonial aux membres, aux administrateurs ou à toute autre personne sauf dans le but désintéressé de l'association.
- L'Organe d'Administration a le pouvoir de modifier le montant de la cotisation. Il se justifiera lors de la prochaine Assemblée Générale.
- La responsabilité des administrateurs en cas de faute est mieux définie et plus limitée.
- Les VTB sont une micro-asbl et tiennent aussi une comptabilité simplifiée.
- Le Règlement de l'Ordre Intérieur est établi par l'OA. La date de la dernière version approuvée doit être publiée dans les statuts.

Nouveau pour les membres

- Membres effectifs: Aviateurs avec une licence ou un brevet qui justifient d'une pratique aéronautique active et appréciable depuis vingt ans au moins.
- Membres adhérents :
 - le/la partenaire d'un membre effectif décédé, si il/elle en exprime le désir ;
 - les personnes ou organisations qui montrent un intérêt marqué pour l'association et l'aéronautique. Dans cette catégorie sont aussi considérées les personnes avec une licence ou un brevet qui date de moins de vingt ans.

Un tour d'Afrique en Piper Super Cub

Valérie Dereymaeker



Vertaling: Michel Top

De ronde van Afrika in Piper Super Cub

Valérie Dereymaeker, Belgische, psychologe en lid van onze Vereniging, is in de ban van reizen en avontuur. In 2012, 46 jaar oud, leert ze vliegen. In 2015 koopt ze een Piper Super Cub en doorkruist sindsdien de wereld, de piloten noemen haar 'Lady Bush Pilot'.

In mei 2019 vloog ze alleen rond Afrika. Met de nodige humor doet deze bewonderenswaardige pilote hier het relaas van haar zwerftocht, die haar tot aan Kaap de Goede Hoop bracht. Ze vertelt over mechanische problemen, de soms verrassende meteo en haar talrijke ontmoetingen.

Het project

Op een dag in een Israëls Luchtmacht museum ontdek ik een kaart binnenin een oud vliegtuig. Het is een kaart met de vliegroute die door Franse piloten werd gevolgd voor hun vlucht van Parijs naar Alexandrië in 1913-14. De tijd staat even stil, mijn adem ook... alsof ik mijn levenslot heb ontdekt. De droom om dezelfde route als deze avontuurlijke piloten over te doen, brengt mij in zodanige opwindende dat ik onmiddellijk begin met de voorbereiding van de reis richting Israël, het land waar mijn Piper Cub (1967) origineel vandaan komt. Op deze manier kan hij eens naar zijn land van oorsprong terugkeren, waar hij meer dan 30 jaar in het leger gediend heeft. Dat maakt mij overgelukkig, en toch...

Wanneer men zich zo dichtbij dat grote, zo attractieve en wilde continent bevindt, hoe kan men dan aan de verleiding weerstaan om het Afrikaanse vasteland te verkennen, het tot aan het meest zuidelijke punt te doorkruisen? Dat wordt dus het doel zijn van mijn avontuur... Kaap de Goede Hoop bereiken.

Gezien ik mij persoonlijk bezighoud met de volledige organisatie van de reis – overvluchten- en landingstoelatingen, Avgas, visums, douane – en omdat ik mijn werk heb in Brussel, heb ik de reis in zeven luiken verdeeld, die ik 'Flaps' noem.

Belge, diplômée en psychologie et membre de notre association, Valérie Dereymaeker est habitée par le goût du voyage et de l'aventure. Elle a commencé à voler en 2012, à 46 ans. Elle achète un Piper Super Cub en 2015 et depuis, elle sillonne le monde ; les pilotes l'appellent « Lady Bush Pilot ».

En mai 2019, elle a bouclé un tour d'Afrique en solo. Avec humour, cette étonnante pilote fait ici le récit de son périple qui l'amènera jusqu'au Cap de Bonne-Espérance. Elle nous parle des problèmes mécaniques rencontrés, de la météo parfois surprenante et de ses nombreuses rencontres.

Le projet

Un jour, je découvre une carte affichée dans le fond d'un vieux avion dans un musée de l'Armée de l'air en Israël. Il s'agit d'une carte avec la route que les aviateurs militaires ont suivie de Paris à Alexandrie en 1913-14. Le temps s'arrête un bref instant, mon souffle aussi... comme si je venais de découvrir ma destinée ! Imaginer pouvoir refaire la route de ces aviateurs aventuriers me place dans un état d'excitation tel que j'entreprends immédiatement la préparation de ce voyage vers Israël. Le pays d'où est originaire mon Piper Super Cub (1967). Il pourrait retourner ainsi dans son pays d'origine où il a servi l'armée durant plus de 30 ans. Cela suffit à me combler, et pourtant...

Pourtant, lorsqu'on est si près de ce grand continent sauvage, tellement attirant, comment ne pas succomber à la tentation de rejoindre le continent africain, de le traverser jusqu'à la pointe sud ?

Ce sera donc cela l'objectif de mon aventure..., atteindre le Cap de Bonne-Espérance.

Comme je me charge personnellement de toute l'organisation du voyage – permis de survol et d'atterrissage, Avgas, visas, douanes – et compte tenu que j'ai mon travail à Bruxelles, j'ai planifié ce voyage en sept volets que j'ai nommés « Flap ».



Flap 1: België > Israël,
 Flap 2: Israël > Mombassa/Kenia,
 Flap 3: Mombassa > Johannesburg/Zuid-Afrika,
 Flap 4: Johannesburg > Ondangwa/Namibië,
 Flap 5: Ondangwa > Bata/Equatoriaal-Guinea,
 Flap 6: Bata > Grenada/Spanje,
 Flap 7 Grenada > België.

Ben ik overmoedig? Moet ik opgeven? Hoe meer de vertrekdatum nadert, hoe meer ik aan mijn keuze twijfel. Bijkomend bezorgt de motor van mijn toestel mij kopzorgen... vermogensverlies bij het opstijgen.

Het vertrek

Begin september 2017 stijg ik eindelijk op in Temploux (EBNM). Het vermogensverlies dat zagezegd opgelost is, steekt zeer vlug terug de kop op tijdens de eerste trajecten en plaatst me in een moeilijke situatie.

Bij het opstijgen in Paphos (Cyprus), laatste tussenlanding vóór Israël, mijn eerste hoofdbestemming, verplichten motortrillingen en een ongewoon dof geluid mij om terug te landen. "Downwind, base, final", ik land en de moed zakt in mijn schoenen. Ik ben nog niet eens in Israël, zelfs nog niet in Afrika en mijn reis eindigt reeds! Het gevoel van mislukking dat mij overweldigt, raakt ook het lucht-havenpersoneel. Er wordt een techniek uit Larnaca gecontacteerd en reeds de morgen nadien hebben we een afspraak bij het vliegtuig.

Flap 1 : Belgique > Israël,
 Flap 2 : Israël > Mombasa/Kenya,
 Flap 3 : Mombasa > Johannesburg/Afrique du Sud,
 Flap 4 : Johannesburg > Ondangwa/ Namibie,
 Flap 5 : Ondangwa > Bata/Guinée Equatoriale,
 Flap 6 : Bata > Grenade/Espagne,
 Flap 7 : Grenade > Belgique.

Suis-je inconsciente ? Devrais-je renoncer ? Plus la date du départ approche, plus je doute de mes choix. D'autant plus que le moteur de l'appareil me procure quelques soucis... des pertes de puissance au décollage.

Le départ

Début septembre 2017, je décolle finalement de Temploux (EBNM). Les pertes de puissance, soi-disant résolues, réapparaissent très vite au cours des différents premiers trajets et me placent dans une situation délicate.

Au décollage à Paphos (Chypre), dernière escale avant de rejoindre Israël, ma première destination phare, des tremblements moteur, un bruit sourd inhabituel m'obligent à me reposer. Vent-arrière, étape de base, finale, j'atterris et mon moral tombe dans le fond de mes chaussettes. Je ne suis même pas encore en Israël, même pas encore en Afrique et mon voyage se termine déjà ! Le sentiment d'échec qui m'envahit a attendri le personnel de l'aéroport. Un mécanicien de Larnaca est contacté et un rendez-vous

Gezien de onduidelijkheid van het probleem, neemt hij contact op met Patrick (motormonteur in Antwerpen) en na gezamenlijk overleg, gebaseerd op mijn gevoelservaringen in vlucht, wordt de diagnose gesteld: het is de derde cilinder! Het zal uiteindelijk meerdere weken duren om alle vier de cilinders te vervangen.

Welcome to Israël Madam!

Uiteindelijk vertrek ik van Cyprus richting Haifa. Deze vlucht blijft voor altijd in mijn geheugen gegrift... De besneeuwde bergtoppen van Libanon, 'VFR on top' boven de wolken, de ontvangst, 'welcome to Israël madam' van de verkeersleider in Tel Aviv, de nadering naar Haifa... Ik ween van emotie... mijn Israëlische fanclub zorgt ervoor dat ik op negatieve hoogte kan vliegen. In Masada aan de boorden van de Dode Zee duidt mijn hoogtemeter -1.100ft aan! Deze Bijbelse vlucht in het Heilig Land lijkt mij een gunstig voorteken.

Ik heb de nodige toelatingen niet ontvangen om Egypte en Soedan te doorkruisen. Mijn toestel heeft onvoldoende autonomie voor de lange toegestane etappes. Ik overtuig me dat dit een daadwerkelijke revanche is op de feiten; mijn Piper werd tijdens de Zesdaagse oorlog gebruikt voor waarnemingen aan de Egyptische grens...

Het zij zo! Ik heb een plan B! Met de hulp van mijn fanclub wordt het vliegtuig ontmanteld en in een container richting Mombasa in Kenia gestuurd.

Een les in geduld

Een nieuw type avontuur begint. De container zal midden in de Ramadan in Mombasa aankomen, de enige moslimstad in Kenya! Wat een geluk! Door de traagheid van de Keniaanse administratie en de afwezigheid van het douanepersoneel krijg ik de mogelijkheid om Rob, technisch ingenieur bij Boeing, bij te staan. Hij leert mij verrassende zaken.

Raymond, groot expert van de Piper Cub en restauratie van oude vliegtuigen, is aangekomen. We wachten op de container om het vliegtuig terug te monteren. Na twee weken, geeft Raymond alle montage-informatie aan Rob en vertrekt terug naar België. Hier zit ik dus, met een techniek van Boeing om mijn klein toestel te monteren!

Are you the pilot?

Alles verloopt uitermate goed en daar is eindelijk de grote dag van mijn eerste opstijging in Afrika: Mombasa – Zanzibar. Ik ontdek de kleurschakeringen van de Indische Oceaan. Adembenemend! Alle facetten van blauw, groen en turkoois voor de zee en alle varianten van geelbruin, oker, goudkleurig voor de zanderige eilanden...

Na de landing in Zanzibar volg ik de richtlijnen van de marshal tot aan de parking en zet de motor af. Ik open de cockpit terwijl een man naderbij komt. Zijn ogen vallen bijna uit hun kassen wanneer hij een vrouw aan het stuur ontdekt.

- Are you a pilot? vraagt hij.
- Yes...
- Are you a pilot? vraagt hij nogmaals.

Ik heb zin om te antwoorden 'Nee, ik ben de passagier, ik heb zojuist de piloot in de oceaan geduwd'. Maar niet zeker van zijn gevoel voor humor antwoord ik eenvoudigweg:

- Yes...
- Are you a pilot? vraagt hij voor de derde keer, zodanig is hij

est fixé le lendemain matin auprès de l'avion. Ni une ni deux, il se met en contact avec Patrick (motoriste à Anvers) et de concert, suite à mes explications de mon ressenti en vol, le diagnostic est posé : c'est le troisième cylindre ! Une pause de plusieurs semaines va finalement permettre de remplacer les quatre cylindres.

Welcome to Israël Madam!

Je décolle enfin de Chypre vers Haïfa. Ce vol restera gravé à jamais dans ma mémoire...

Les sommets enneigés du Liban, le vol « VFR on Top », l'accueil « Welcome to Israël Madam » de la part du contrôleur de Tel Aviv, l'approche à Haïfa... Je pleure d'émotion... Mon fan club israélien m'offre la chance inouïe de voler en altitude négative. À Masada, au bord de la Mer Morte, mon altimètre indique -1.100 ft ! Ce vol biblique, en Terre Sainte, me paraît de bon augure.

Je n'ai pas reçu les autorisations souhaitées pour traverser l'Égypte et le Soudan. Mon appareil n'a pas l'autonomie suffisante pour les longues étapes autorisées. Je me dis que c'est un juste retour des choses, mon Piper ayant servi à surveiller la frontière égyptienne durant la guerre des Six Jours...

Qu'à cela ne tienne ! J'ai un plan B ! Avec l'aide de mon fan club de choc, l'avion est démonté et mis dans un container à destination de Mombasa au Kenya.

L'école de la patience

Un autre type d'aventure commence ! Le container va arriver à Mombasa en plein Ramadan, seule ville musulmane du Kenya ! Quelle chance ! La lenteur de l'administration kenyane et l'absentéisme du personnel de douane me permettent d'aider Rob, ingénieur mécanicien sur Boeing. Il m'apprend des choses surprenantes.

Raymond, grand spécialiste des Piper Cub et de la restauration d'avions anciens, est arrivé sur place. Nous attendons le container pour réassembler l'avion. Après deux semaines, Raymond donne toutes les informations d'assemblage de l'appareil à Rob et repart en Belgique. Me voici donc avec un mécanicien de Boeing pour remonter mon petit coucou !

Are you the pilot?

Tout se déroule extrêmement bien et voici enfin le grand jour du premier décollage en Afrique : Mombasa – Zanzibar. Je découvre les coloris de l'Océan Indien. À couper le souffle ! Tous les dégradés des bleus, verts et turquoises pour la mer et toutes les variantes des beiges, ocres, dorés pour les îlots de sable...

Après avoir dégagé la piste à Zanzibar, je suis les indications du marshal jusqu'au parking et coupe mon moteur. Un homme s'approche du cockpit que je viens d'ouvrir. Ses yeux sortent de ses orbites lorsqu'il découvre... une femme aux commandes !

- Are you a pilot? me demande-t-il.
- Yes...
- Are you a pilot? me redemande-t-il.

J'ai envie de répondre : « Non, je suis la passagère, je viens de pousser le pilote dans l'océan ». Mais n'étant pas certaine de son degré d'humour, je réponds simplement :

- Yes...



verrast om een vrouw aan het stuur van een vliegtuig te zien.

- Yes...
- *Are you alone?*
- Yes!
- Hij dringt aan: *are you alone?*

Ik dacht hem te vragen waar ik iemand verborgen zou kunnen hebben in mijn klein toestel? Maar de voorzichtigheid maant mij aan om braaf te antwoorden:

- Yes...
- *Are you alone?* vraagt hij voor de derde keer. Het begint mij nu echt op de zenuwen te werken!

Hij gaat zijn collega's vervoegen om hen zijn verbijstering mee te delen. Ze komen met twee terug en lopen rond mijn vliegtuig met een onderzoekend oog... Ze ontdekken mijn logo 'Lady Bush Pilot'.

- *Lady Bush, Lady Bush ... George Bush?* vraagt nogmaals de eerste helper!

Ik blijf sprakeloos...

- *Are you a pilot?* me redemande-t-il pour la troisième fois tant il est surpris de voir une femme aux commandes d'un avion.

- Yes...
- *Are you alone?*
- Yes !
- Il insiste : "*Are you alone?*"

Là, j'ai pensé lui demander où je pourrais cacher quelqu'un dans mon tout petit avion ? Mais la prudence m'a fait répondre sagement :

- Yes.
- *Are you alone?* me redemande-t-il pour la troisième fois. Cela commence à m'énerver !

Il s'en va rejoindre ses collègues pour leur faire part de sa stupefaction. Ils reviennent à deux et tournent autour de mon avion d'un œil scrutateur... Ils découvrent mon logo « Lady Bush Pilot ».

- *Lady Bush, Lady Bush ... George Bush?* me demande toujours le premier compère !

Zijn collega vraagt om mijn licentie te zien. Ik besluit om hem mijn Amerikaanse licentie te tonen omdat die kleuriger en indrukwekkender is dan de Belgische... Op de achterzijde van deze licentie staat in watermerk een foto van de gebroeders Wright, waarvan één zeer kaal en de andere met een snor. De collega neemt de licentie, vastbesloten om klaarheid te brengen over de identiteit van deze vrouw die alleen, in een vliegtuig, op hun eiland aankomt! Hij draait de kaart om, ontdekt de gebroeders Wright en zegt triomfantelijk, overtuigd het raadsel te hebben opgelost en vooral de ontbrekende man in de cockpit gevonden te hebben:

- *Ha! It is you and your husband!*

Ik hou van Afrika!

Do you believe in God?

In Malawi, op weg van Tanzania, land ik in Karonga, een klein spookvliegveld, waar ik mits voorafbetaling blikken Avgas heb laten leveren! Ik vraag mij ongerust af of ik mijn benzine wel zal vinden. Een glimlachend ontvangstcomité verwelkomt mij en in de kortste tijd wordt mijn tank met Avgas gevuld. Deze lieve mensen bestoken mij met duizend vragen, wanneer een afgevaardigde van de verkeersleider mij vraagt hem naar de toren te volgen. Uit ervaring weet ik dat het nooit een goed teken is om naar de toren te worden geroepen, de verkeersleider wil u zelden gelukwensen!

Terwijl ik de trappen oploop, vraag ik mij af welke houding aan te nemen... aan wat ik mij moet verwachten en besluit om vooral kalm te blijven en tijd te nemen om kalm op de vragen te antwoorden! Plots verschijnt de verkeersleider bovenaan de trap en vraagt mij: *Do you believe in God?*... Euh... waar zit hier de valstrik? Ik ben sprakeloos! Hij herhaalt de vraag. Ik slaag erin om te glimlachen en hem mijn verwondering uit te drukken; mijn hersenen zoeken intens naar de bedoeling, naar het goede antwoord... verloren moeite! Deze charmante heer overtuigt mij dat, indien ik bij hen ben geland, dit de wil van God was!

Sunset landing

We hebben gesympathiseerd en zoveel gebabbeld, dat ik de tijd uit het oog verlies. Hierdoor stijg ik te laat op richting Likoma Island. Mijn ETA is vijf minuten na 'sunset' voorzien... Pfff, daar hou ik niet van! De zon gaat zeer snel onder en de donkere nacht wordt nergens door een nabijgelegen stad verlicht. Ik vlieg over het Malawi meer dat mij een prachtig spektakel bezorgt, maar ook tegenwind! Het vliegveld van Likoma heeft een zeer korte landingsbaan, zonder verlichting, in het midden van de bergen van het eiland... Ik twijfel en her-bereken mijn aankomsttijd. Deze verbetert niet. Dan geef ik mij rekenschap dat dit de fout is van God! We hebben zoveel over Hem gesproken dat hij mij vertraging heeft doen oplopen! Die tegenwind moet absoluut stoppen. Ik heb nog maar net deze wens uitgesproken en plots verandert de wind en mijn ETA valt nu enkele minuten voor sunset!

Ik land in de invallende duisternis, beveilig mijn vliegtuig en verhoog het gekozen hotel met een door hen gezonden taxi.

Op de juiste plaats, op het juiste ogenblik, met de juiste personen

De wagen is een verouderd model. We rijden in de absolute duisternis door een wilde natuur en over verlaten banen en wegen...

Je reste sans voix...

Le collègue demande de voir ma licence. Je décide de lui montrer ma licence américaine plutôt que la licence belge car plus colorée et plus sérieuse... Au dos de cette licence se trouve en filigrane la photo des Frères Wright dont l'un est très dégarni et l'autre porte une moustache. Le collègue prend ma licence, bien décidé à faire la lumière sur cette femme qui arrive seule à bord d'un avion sur leur île ! Il tourne la carte et découvre les Frères Wright et dit d'un air triomphant, certain d'avoir résolu son énigme et surtout d'avoir trouvé l'homme qui manquait dans le cockpit :

- *Ha! it is you and your husband!*

J'aime l'Afrique !

Do you believe in God?

Au Malawi, en provenance de la Tanzanie, j'atterris à Karonga, petit aérodrome fantôme où j'ai fait livrer des bidons d'Avgas payés d'avance ! Je me demande avec inquiétude si je vais trouver mon essence. Un comité d'accueil souriant me souhaite la bienvenue et voici mes réservoirs déjà remplis d'Avgas ! Ces gens charmants me posent mille questions quand arrive un envoyé du contrôleur qui me demande de le suivre à la tour ! D'expérience, je sais que ce n'est jamais bon d'être appelée à la tour, le contrôleur veut rarement vous féliciter !

Grimpant les marches, je me demande quelle attitude adopter..., à quoi m'attendre et décide de rester calme avant tout et de prendre le temps de répondre posément ! Soudain, le contrôleur apparaît au sommet des marches et me demande : *"Do you believe in God?"*... Euh... Où se cache le piège ? Je reste bouche bée ! Il me répète la question. Je ne parviens qu'à sourire et lui faire part de mon étonnement ; mon cerveau fonctionne à vive allure cherchant le piège, la bonne réponse à donner... Peine perdue ! Ce charmant monsieur m'a convaincue que si j'atterrissais chez eux, c'était la volonté de Dieu !

Sunset landing

Nous avons sympathisé et tellement parlé que j'en oublie l'heure. Me voici redécollant donc tardivement pour rejoindre Likoma Island. Mon ETA est cinq minutes après « sunset »... Pfff, je n'aime pas ça ! Le soleil se couche très rapidement et la nuit noire ne bénéficie d'aucune lumière de villes avoisinantes. Je vole au-dessus du lac Malawi qui m'offre un spectacle splendide mais aussi un vent de face ! Le terrain à Likoma est une toute petite piste sans lumière au milieu des montagnes de l'île... J'hésite, je recalcule mon heure d'arrivée. Cela ne s'améliore pas. Puis, je me rends compte que tout cela est la faute de Dieu ! Nous avons tellement parlé de lui qu'il m'a mise en retard ! Il faudrait vraiment que ce vent de face cesse ! J'ai à peine émis ce souhait que le vent change et voici mon ETA quelques minutes avant le sunset !

J'atterris dans la pénombre, sécurise mon avion et rejoins l'hôtel choisi avec un taxi qu'ils m'ont envoyé.

À la bonne place, au bon moment, avec les bonnes personnes !

Il s'agit d'une voiture d'un âge certain. Nous roulons dans le noir le plus complet, à travers une nature sauvage, quittant les

Plots stopt de bestuurder en zegt dat we te voet verder gaan! Hij plaatst mijn valies op zijn hoofd, mijn tas op zijn rug en vraagt om hem te volgen. Hij slalomt langs de weinig uitnodigende rotsen naar beneden. Ik vraag mij af of ik er goed aan doe om deze man te volgen? Ik ben tenslotte alleen in het centrum van Afrika, ver van een stad of enige bewoning... Ik haal een zaklamp uit mijn handtas en dat maakt het wat gemakkelijker. Door het licht kan ik de situatie wat relativeren.

Na een moeilijke wandeling van twintig minuten komen we aan een strand met enkele Afrikaanse hutten. Een tafel verlicht door kaarsen en enkele tafelenoten wachten mij op voor de maaltijd! Onder hen: twee piloten! Ik heb het gevoel van op de juiste plaats te zitten, op het juiste ogenblik, met de juiste personen en dat is echt top!

Kiss landing in de mist te Lilongwe

Na drie droomdagen, maar dan zonder elektriciteit, verlaat ik Likoma. Ik volg de raad van mijn nieuwe pilotenvrienden en vlieg langs de kust van Mozambique tot aan een schiereiland en draai dan richting west om Lilongwe te vervoegen. Alles verloopt goed, maar bij de nadering van Lilongwe ontstaat lage bewolking. Ik twijfel welke hoogte te nemen... Ik stel vast dat Lilongwe een kuip is, gevuld met mist, met daarrond een mooie blauwe hemel. Ik ben in "downwind" zonder enig visueel contact met de landingsbaan, met onder mij een dichte mist.

Ik ben in final, nog steeds zonder contact met de landingsbaan. De controleur geeft mij toelating om te landen, ik hou mijn hoogte wanneer ik plots door een dunner mistlaag de naderingslichten van de landingsbaan ontdek! Ik lijn mij op en wacht nog even. Ongeveer in het midden van de lange baan wordt de mist minder dicht. Het is nu of nooit Valérie! Vooruit! Ik duik, rond af en maak een 'kiss landing'!

Alleen in de lucht, in de vroege ochtend

Botswana zal voor altijd een van mijn meest geliefde landen blijven. Ik ontdek de delta van Okavango op lage hoogte. Iedereen die hier overvliegt kan alleen maar begeistert zijn.

Ik land in Mopiri, een aarden baan die bij een lodge hoort met dezelfde naam, in het hart van de delta. Dankzij Douglas, de uitbater, breng ik een onvergetelijk verblijf door. Meer bepaald op de laatste avond wanneer hij bij mijn vliegtuig een kamp inricht, in het hart van de wilde deltanatuur. Ik in een tent, Douglas en mijn gids onder de sterren... Het gevoel van vrijheid op zijn hoogtepunt! Na een koude nacht (4 graden), kort voor dageraad, word ik gewekt door vallende dauwdruppels op het tentdoek.

In de ochtendmist poken we het vuur wat op voor een warme thee. Ik maak mijn vliegtuig klaar, wat carburator ijsaanzetting en ik ben terug in de lucht, volledig vrij, zonder verkeersleiding, zonder vluchtplan, alleen in de lucht in deze vroege ochtend...

Moeilijke wind

In Zuid-Afrika stijg ik op van Graaf Reinet, richting zuid naar het uiteinde van het continent, daar helemaal onderaan onze planeet! Het is een sublieme vlucht met afwisselende, schitterende landschappen. Ik kom voorbij een bergketen die mij niet moeilijk noch hoog lijkt, maar waarvan iedereen toch zegt dat ze te vrezen is.

routes et chemins... Soudain, le chauffeur arrête le véhicule et m'annonce que nous allons continuer à pied ! Il pose ma valise sur la tête, mon sac sur son dos et m'invite à le suivre. Il dévale rapidement dans le noir des rochers peu accommodants. Et là, je me demande : ai-je bien fait de suivre ce bonhomme ? Je suis quand même seule au centre de l'Afrique, loin de toute ville et habitation... Je sors de mon sac à main une lampe de poche qui me facilite la tâche. La présence de cette lumière me permet de relativiser la situation.

Après vingt minutes de cette marche difficile, nous arrivons sur une plage avec quelques cases africaines. Une table éclairée de bougies et quelques convives m'attendent pour le repas ! Parmi eux : deux pilotes ! J'ai le sentiment d'être à la bonne place, au bon moment, avec les bonnes personnes et ça c'est vraiment top !

Kiss landing dans le brouillard à Lilongwe

Après avoir passé trois jours de rêve sans électricité, je quitte Likoma. Je suis les conseils de mes nouveaux amis pilotes. Je longe la côte du Mozambique jusqu'à une péninsule, puis vire vers l'est pour rejoindre Lilongwe. Tout se déroule pour le mieux mais en approche de Lilongwe, des nuages bas se développent. J'hésite quant à l'altitude à choisir... Je me rends compte que Lilongwe est une cuvette remplie de brouillard avec un grand ciel bleu tout autour. Je suis en étape de base sans aucun contact visuel avec la piste : au-dessous de moi, un brouillard dense.

Je suis en finale, toujours sans contact avec la piste. Le contrôleur m'autorise à atterrir. Je garde mon altitude et soudain, je découvre à travers une couche plus mince du brouillard les lumières de l'axe de la piste ! Je me réaligne, attends encore un moment. Plus ou moins au centre de cette longue piste, le brouillard se fait moins dense. C'est le moment où jamais Valérie ! Vas-y ! Je plonge, j'arrondis et kiss landing !

Seule dans le ciel, en ce petit matin

Le Botswana restera à jamais un pays de prédilection. Je découvre le delta de l'Okavango, à basse altitude. Quiconque le survole, ne peut être qu'émerveillé.

J'atterris à Mopiri, une piste en terre appartenant au lodge du même nom, au cœur du delta. Grâce à Douglas, le gestionnaire des lieux, je passe un séjour mémorable. Plus spécialement le dernier soir, lorsqu'il aménage un campement près de mon avion, au cœur de la nature sauvage et du delta. Moi sous la tente, Douglas et mon guide sous les étoiles... Le sentiment de liberté est à son comble ! Après une nuit froide (4 degrés), peu avant l'aube, des gouttes de rosée tombent sur la toile de tente m'avertissant que c'est l'heure du réveil.

Dans la brume matinale, nous ravivons le feu pour boire un thé chaud. Je prépare mon avion, un peu de givrage carbu et me voici à nouveau dans les airs, totalement libre, sans contrôleur, sans plan de vol, seule dans le ciel en ce petit matin...

Vent contraire

En Afrique du Sud, je décolle de Graaff Reinet, direction plein sud pour rejoindre l'extrémité du continent, là tout en bas de la Terre ! Le vol est splendide m'offrant des paysages variés et magnifiques. Je passe une chaîne de montagnes qui ne m'a pas l'air si

Ik overschrijd de bergen met amper enige turbulentie. Ik bedenken dat al die geruchten overdreven, alles gaat vlot... tot ik plots verast wordt door sterke windstoten uit het noorden. De warmte van deze wind is ongelooflijk! Binnen de twee minuten lijkt mijn mond wel schuurpapier, precies alsof ik zand heb ingeslikt. Mijn lippen zijn zo droog, dat ik de indruk heb dat ze zullen barsten! Het was fris deze morgen en ik ben vergeten water mee te nemen. Maar zelfs indien ik water had, zou ik er door de turbulentie en windstoten moeilijk kunnen van drinken.

De zee nadert en ik beslis om vlak boven het water te dalen om van de kalmte te profiteren.... maar ik vergis mij! De kliffen aan de kust veroorzaken nog grotere neerwaartse windstoten! De wind duwt me zelfs onrustwekkend weg van de kust. Ik beslis om terug te keren over land. Op de kaart staat op tien mijl naar het oosten een klein vliegveld met twee landingsbanen in gras. Ik vlieg er naartoe, draai rond maar kan het terrein niet vinden. Geen landingsbaan te zien, geen loods, geen windzak... NIETS! Vermits mijn bestemming westelijk ligt, besluit ik om mijn weg te hernemen. Langzaam, met een grondsnelheid van 47-50 kts, evenwijdig met de kust, geschud zoals nooit tevoren en dorstig als iemand die gestrand is in de woestijn.

De Zuid-Afrikaanse piloten zijn de hartelijkste van de wereld

Ik kom aan in Plettenberg Bay. Hoewel niet mijn bestemming, lijkt het een goed compromis voor deze morgen! Wanneer ik de landingsbaan overvlieg zit de wind volledig dwars, de windzak staat horizontaal met windstoten... Het is een verharde baan en ik bereid me voor op een moeilijke landing wanneer ik links net naast de baan een groene strook ontdek, een golfgreen waardig. Ik ben ervan overtuigd dat de grond vlak is en op mij wacht! Het is beslist, daar land ik!

Ik land en wil opgelucht het asfalt oprijden. Onmogelijk om vooruit te komen, de wind is te hard en de neus van mijn vliegtuig zet zich in de wind. Ik draai op het gras en bereik een platform waar ik mijn vliegtuig beveilig. Ik telefoneer naar Billy, de piloot die mij in Mossel Bay opwacht! Ik vertel hem mijn avontuur en hij zegt dat hij mij komt ophalen. 'In afwachting, zoek Stew' zegt hij!

Ik vraag aan de pompbediende wie Stew is en krijg zijn telefoonnummer. Ik bel hem.

Tien minuten later is Stew bij mij: "Als je je vliegtuig daar laat staan, ligt het morgen in de oceaan" zegt hij! "Kom, ik heb plaats in mijn loods". Stew is een piloot die aan waterski doet... met een Harvard!¹ Hij legt mij uit dat zijn vrouw al een kamer voor mij heeft klaargemaakt. "Euh... duizend keer dank, maar Billy komt van Mossel Bay (op anderhalf uur rijden) om mij op te halen!"

De Zuid-Afrikaanse piloten zijn de hartelijkste van de wereld...

Overvlucht van de zuidelijke punt van Afrika

Billy komt aan en ik word volledig op touw genomen door twee charmante piloten die ik nog maar net heb ontmoet! Billy toont mij zijn vliegtuigen en in de avonduren vliegen wij met Piper. Ik heb geprobeerd de walvissen en hun kleintjes te tellen die langs de kust rusten, maar ze waren te talrijk! De groepen dolfijnen zijn ontroerend... Deze wilde natuur helemaal binnen handbereik, wat een ontdekking!

méchante ni si haute et pourtant tout le monde en parle comme étant redoutable.

Les montagnes sont franchies, avec à peine quelques turbulences. Je me dis que toutes ces rumeurs sont exagérées et que tout baigne, lorsque soudain, un vent fort, en rafales venant du nord me surprend. La chaleur de ce vent est incroyable ! En deux minutes, ma bouche ressemble à du papier de verre, comme si j'avais avalé du sable. Mes lèvres sont tellement sèches que j'ai l'impression qu'elles se craquellent déjà ! Il faisait frais ce matin et j'ai oublié de prendre de l'eau ! Même si j'en avais, les turbulences et les rafales ne me permettraient que difficilement de boire.

La mer approche et je décide de descendre au raz de l'eau pour bénéficier d'accalmies... Mais je me trompe ! Les falaises de bord de mer provoquent des rabattants et tout empire ! Le vent m'éloigne même des côtes de manière inquiétante. Je décide de retourner au-dessus de la terre. Sur la carte, j'ai un petit terrain avec deux pistes en herbe à dix nautiques, vers l'est. Je m'y rends, tourne en rond mais impossible de trouver ce terrain. Pas de piste en vue, pas de hangar, pas de manche à air... RIEN ! Ma destination étant vers l'ouest, je décide de reprendre ma route. Lentement, avec une vitesse sol de 47-50 kts, je longe la côte, secouée comme jamais et assoiffée telle une naufragée après la traversée du désert.

Les pilotes sud-africains sont les plus chaleureux au monde

J'arrive à Plettenberg Bay. Ce n'est pas ma destination, mais cela me semble un bon compromis pour ce matin ! Je survole la piste, le vent est complètement de travers, la manche à air est horizontale avec rafales... La piste est en dur et je me prépare à un atterrissage difficile quand je découvre une bande de gazon digne d'un green de golf juste à gauche de la piste. Je suis certaine que le sol y est plat et qu'il me tend les bras ! C'est décidé, c'est là que je vais toucher !

J'atterris et soulagée, je veux remonter sur l'asphalte. Impossible d'avancer, le vent est trop fort et le nez de mon avion se tourne dans le vent. Je retourne sur l'herbe, atteint une plateforme et y sécurise mon avion. Je téléphone à Billy, le pilote qui m'attend à Mossel Bay ! Je lui raconte mon aventure et il m'annonce qu'il vient me chercher ! « *En attendant, cherche Stew* » me dit-il !

Je demande au pompiste qui est Stew ; je reçois son numéro de téléphone et l'appelle.

Dix minutes plus tard, Stew est à mes côtés : « *Si tu laisses ton avion là, demain matin il sera dans l'océan* » me dit-il ! « *Viens, j'ai de la place dans mon hangar !* » Stew est un pilote de Harvard skiant sur l'eau¹... Il m'explique que sa femme a déjà préparé une chambre pour moi ! « *Euh... mille mercis, mais Billy arrive de Mossel Bay (à 1h30 de route) pour que j'aille chez lui !* »

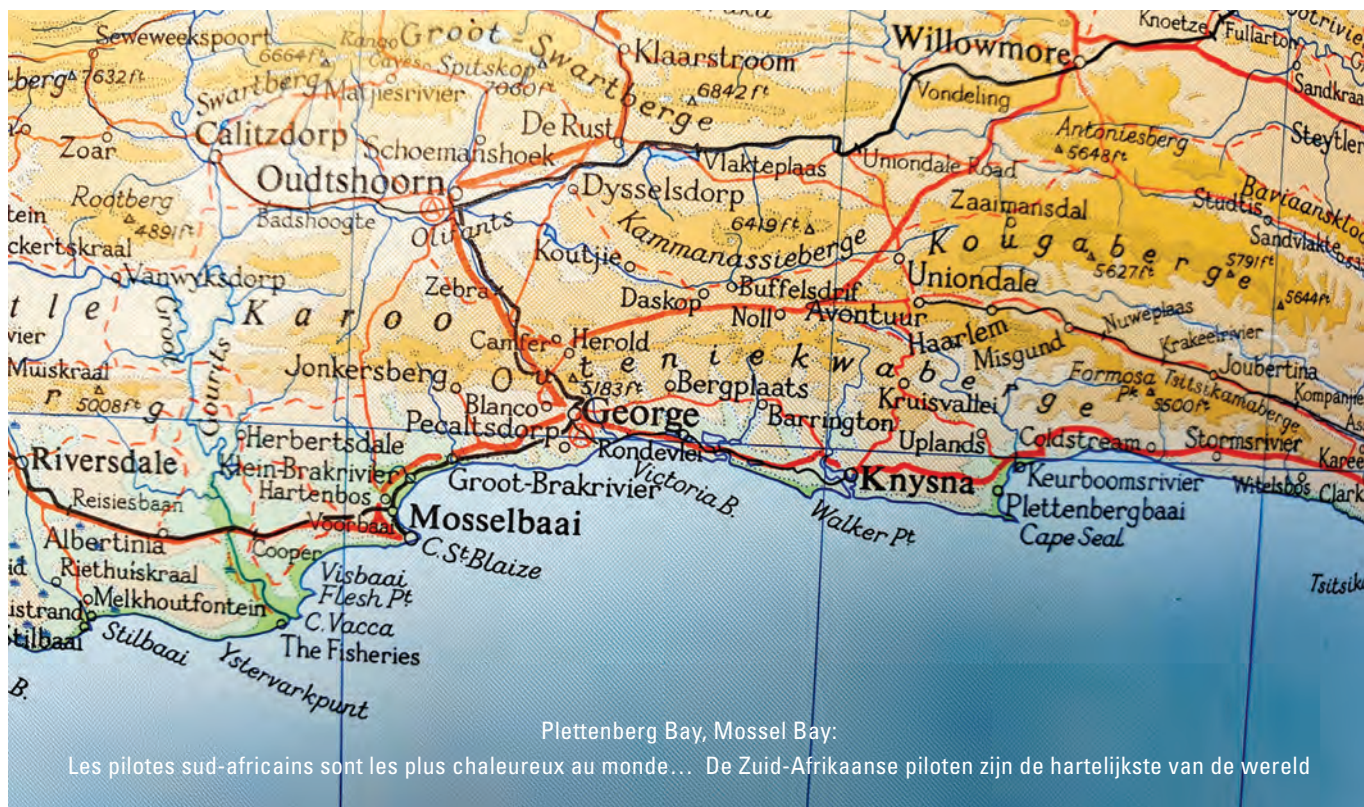
Les pilotes sud-africains sont les plus chaleureux au monde...

Survol de la pointe sud de l'Afrique

Billy arrive souriant et me voici prise totalement en charge par deux charmants pilotes, que je viens à peine de rencontrer ! Billy me présente ses avions, et nous volons en Piper en soirée. J'ai es-

1. K Een video met het team van Stew is beschikbaar op
<https://www.youtube.com/watch?v=ROKv87GjDWU>

1. Une vidéo avec l'équipe de Stew est disponible sur
<https://www.youtube.com/watch?v=ROKv87GjDWU>



s' Anderendaags vliegen we met de Piper van Billy terug naar Plettenberg Bay waar Stew en zijn vriend mij opwachten. We stijgen op met drie waarbij mijn nieuwe vrienden mij begeleiden... Stew geeft ons een acrobatische show en keert daarna terug naar zijn basis terwijl Billy en ik onze weg vervolgen. We landen in Mossel Bay. s' Avonds doen we nog een kleine vlucht met zijn Archer, enkel om de walvissen te tellen...

De dag nadien begeleidt Billy mij tot aan Stellenbosch (bij Kaapstad) en komen we voorbij de zuidelijkste punt van het Afrikaanse continent. Ik ben er... aan het eind van de wereld!

Billy heeft zijn vrienden in Stellenbosch verwittigd van mijn aankomst. Een enthousiast ontvangstcomité wacht mij op: de ene biedt mij een plaats aan in zijn loods, de andere vraagt naar mijn route en reserveert brandstof op mijn volgende halte, een derde stelt mij huisvesting voor. En Judith gidst mij de ganse namiddag door de wijngaarden en verschillende regio's van Stellenbosch.

Débriefing

Zoals u kunt vaststellen zijn mijn motorproblemen verdwenen; mijn vliegtuig spint als een kat in de hoek bij het vuur. Toen ik Mombasa verliet, was het mijn doel om Johannesburg te bereiken en het daarbij te houden. Maar al snel heb ik besloten om terug te keren via de westelijke kust.

Afgezien van de wind in Plettenberg Bay, is de meteo gunstig geweest. Ik stijg telkens op bij zonsopgang zodat ik tegen de middag mijn vlucht kan beëindigen. Eens mijn vliegtuig beveiligd, volgetankt, het vluchtplan verzonden voor s' anderdaags, de meteo gecontroleerd en de taksen betaald, heb ik de namiddag om de volgende etappes voor te bereiden. Dit zal vooral noodzakelijk zijn wanneer ik de Westkust volg, waarbij minstens één grens per dag wordt overschreden en dus veel administratief werk. Ik zal ook de gelegenheid hebben om deel te nemen aan safari's (vooral in het oosten en zuiden van Afrika) met aangename ontmoetingen.

sayé de compter les baleines et leurs petits qui se reposent le long des côtes, mais elles sont trop nombreuses ! Les bandes de dauphins m'émeuvent beaucoup... Toute cette nature sauvage à portée de main, quelle découverte !

Le lendemain, nous repartons avec le Piper de Billy jusqu'à Plettenberg Bay où nous attendent Stew et son ami. Nous décollons à trois, mes nouveaux amis me faisant un brin de conduite... Stew nous offre un show d'acrobaties puis s'en retourne vers sa base tandis que Billy et moi-même poursuivons la route. Nous atterrissons à Mossel Bay. Le soir, nous faisons un autre petit vol avec son Archer, question de compter les baleines...

Le lendemain, Billy m'escorte jusqu'à Stellenbosch (près de Cape Town) et nous passons sous l'extrême pointe sud du continent africain ! Ça y est ! J'y suis ! Au bout du monde !

À Stellenbosch, Billy a averti ses amis de mon arrivée. Un comité d'accueil très enthousiaste m'attend : l'un m'offre une place dans son hangar, l'autre me demande ma route et me réserve du fuel à ma prochaine escale, un troisième me propose un logement. Et Judith me guide tout l'après-midi à travers les vignobles et les différents quartiers de Stellenbosch.

Débriefing

Comme vous pouvez le constater, mes problèmes de moteur ont bien disparu ; mon avion ronronne tel un chat au coin du feu. En quittant Mombasa, mon but était de rejoindre Johannesburg et d'en rester là. Mais bien vite, j'ai décidé de remonter la côte ouest !

Mis à part le vent de Plettenberg Bay, la météo m'a été globalement favorable. Je décolle toujours au lever du soleil afin de terminer mon vol dans la matinée. Une fois mon avion sécurisé, le plein effectué, le plan de vol envoyé pour le lendemain, la météo prise et les taxes payées, j'ai l'après-midi pour préparer les étapes suivantes. Ce sera surtout nécessaire en longeant la côte ouest avec au moins un passage frontière par jour et donc beaucoup de travail administratif. J'aurai aussi l'occasion de participer à des

Ik moet toegeven dat ik onder de indruk ben van de meteo aan de Westkust. In Luanda in Angola kan het vliegveld binnen de twintig minuten veranderen van Cavok tot Overcast en omgekeerd. Zeer indrukwekkend.

Terugkeer langs de Westkust

Lage wolken bedekken aanhoudend de zee en het reliëf langs de ganse Westkust, met uitzondering van een smalle doorgang van 10 zeemijl breed waar ik op zicht kan vliegen: vijf zeemijl aan weerszijden van de kust...

De Golf van Guinea, beïnvloed door de FIT (intercontinentaal tropisch front), met wind uit het noorden vol stof en de vochtige pas-saatwind uit het zuiden, heeft zelden een goede zichtbaarheid. VFR vliegen met slechts 2 km zicht bij aankomst in een onbekende lucht-haven bekoort mij weinig en dus heb ik de tijd genomen om terug te keren naar België, mij te laten helpen en de lokale meteo te leren.

Ik heb ook kunnen genieten van de uiterst waardevolle hulp van Luc, meteoroloog die de Solar Impulse begeleid heeft! Wat een opluchting! Luc gaf mij het ideale uur om op te stijgen, de hoogte om van de beste winden te profiteren, de wolken die ik onderweg zou tegenkomen, kortom een echte opluchting waardoor ik beter kon slapen!

In Mali, is de droge nevel niet zichtbaar op de voorspellingsprogramma's en is de zichtbaarheid zeer beperkt (3.000 - 4.000 meter), maar ik ben er vlug aan gewend. Deze lucht zit overvol zand en stof maar heeft het voordeel van een kalme niet turbulente lucht. De voorwaartse zichtbaarheid is uiterst beperkt, maar aanvaardbaar opzij en naar beneden.

De lastigste vlucht van deze reis zal ontegensprekelijk het traject tussen Pointe Noir (Congo Brazzaville) en Libreville (Gabon) zijn: een vlucht van 4h42, zonder uitwijkterrein, boven een dicht tropisch woud, onder een lage wolkenbasis (900ft), voor de eerste en enige keer vliegend op Mogas. Ik had mijn vlucht grondig voorbereid: grondsnelheid (GS) niet lager dan 80 kts, en RPM 2.250, het meest economische. Het eerste uur heb ik van een voordelige rugwind kunnen genieten en gedurende drie uur aan een GS van minimum 80 kts gevlogen. Nadien, door de steeds lagere bewolking, ben ik naar 3.000 ft geklommen. Alles zit potdicht onder mij. Bij het naderen van mijn bestemming zoek ik naar een kleine opening... Ah, daar is het! Zonder te twijfelen duik ik en bevind mij onder de wolken op 800ft voor mijn nadering.

Well done Madam!

Gedurende de ganse reis, wanneer de verkeersleiders over de radio een vrouw horen aankondigen "One POB" (Person On Board), vroegen ze mij zonder uitzondering het aantal personen aan boord te herhalen of te bevestigen. De verkeersleider in Zanzibar, de vriend van onze twee makkers in het begin van dit verhaal, heeft het mij zelfs vijf keer gevraagd. Hij is de recordhouder!

Eén van de verkeersleiders in Nigeria heeft mij voorrang gegeven op andere vliegtuigen en mij nadien getelefoneerd om zeker te zijn dat ik goed was aangekomen in Cotonou.

Op het ogenblik dat ik de landingsbaan verlaten had in Bamako, vroeg de verkeersleider mij nogmaals te bevestigen dat ik wel alleen aan boord was en voegde eraan toe: 'Well done Madam!'.

safaris (principalement à l'est et au sud de l'Afrique) et faire de belles rencontres.

J'avoue avoir été fort impressionnée par la météo de la côte ouest. En Angola, à Luanda, l'aéroport peut changer de Cavok à Overcast et vice versa en vingt minutes. C'est très impressionnant.

Remontée par la côte ouest

Tout le long de la côte ouest, des nuages bas couvrent en permanence la mer et le relief, à l'exception d'un étroit couloir de 10 nautiques de large qui permet le vol à vue : cinq nautiques de part et d'autre de la côte...

Le Golfe de Guinée influencé par le FIT (front intertropical), avec des vents du nord chargés de poussière et les alizés du sud chargés d'humidité, n'offre que très rarement une bonne visibilité. Voler VFR avec une visibilité d'à peine 2 km à l'arrivée, dans un aéroport inconnu..., cela ne m'enchantait guère et j'ai pris le temps de rentrer en Belgique pour me faire aider et apprendre la météo locale.

J'ai aussi bénéficié de l'aide extrêmement précieuse de Luc, météorologiste ayant guidé Solar Impulse ! Quel soulagement ! Luc me donnait l'heure idéale du décollage, l'altitude pour bénéficier des meilleurs vents, les nuages que j'allais rencontrer sur ma route, bref, un réel soulagement qui m'a permis de mieux dormir !

Au Mali, la brume sèche n'est pas visible sur les programmes prévisionnels et la visibilité était très réduite (3.000-4.000 mètres), mais je m'y suis vite habituée. Cet air sec encombré de sable et de poussière offre l'avantage d'un air calme non perturbé. La visibilité devant l'avion est extrêmement limitée mais sur les côtés et vers le bas, elle est acceptable.

Le vol le plus délicat de ce voyage sera incontestablement le trajet entre Pointe Noire (Congo Brazzaville) et Libreville (Gabon) : 4 h 42 de vol, sans terrain de diversion, au-dessus d'une forêt équatoriale dense, sous un plafond bas (900 ft), volant pour la première et unique fois au Mogas. J'avais bien préparé mon vol : ne pas descendre sous les 80 kts de Ground Speed (GS), RPM 2.250, au plus économique. Durant la première heure, j'ai bénéficié d'un vent arrière très favorable et durant trois heures, j'ai volé à une GS minimum de 80 kts. Ensuite, les nuages bas descendant de plus en plus bas, je suis remontée à 3.000 ft. Tout s'est progressivement fermé sous moi. J'approche de ma destination, à la recherche d'un petit trou... Ah, le voilà ! Sans hésitation, je plonge et me revoici à 800 ft, sous la couche, pour mon approche.

Well done Madam!

Durant toute la durée du voyage, lorsque les contrôleurs entendent une femme à la radio annoncer 1 POB (*Person On Board*), sans exception, ils m'ont demandé de répéter ou de confirmer le nombre de personnes à bord ! Le contrôleur de Zanzibar, le copain de nos deux compères du début de ce récit, me l'a demandé cinq fois ! Il détient le record !

Un des contrôleurs au Nigeria m'a donné priorité sur d'autres avions et m'a téléphoné ensuite pour s'assurer de ma bonne arrivée à Cotonou.

Le contrôleur de Bamako, une fois la piste dégagée, m'a lui aussi demandé de confirmer que j'étais bien seule à bord et a ajouté :

'Well done Madam!'.

Lady Bush Pilot

De verkeersleider in Dakar was bang dat ik mij zou vervelen aan boord en heeft met mij een babbeltje gedaan in het Frans!

Wat heeft het meest indruk gemaakt in Afrika

- De eerlijkheid van de mensen. Men had mij de ergste tegenslagen voorspeld. Ik zou worden opgelicht, beroofd, of nog erger. Ik heb prachtige ontmoetingen gehad en heb mij nooit onveilig gevoeld. Ik heb spontaan hulp gekregen van een groot aantal mensen. Het is juist dat ik uitzonderlijk goed was voorbereid, wat veel geholpen heeft!
- Het leven en het water. Het leven is overal, de overvlogen natuur biedt ongelooflijke kleurschakeringen met weelderige en dichte wouden, woestijnen en plots: een meer. Het water is overal, de morgendauw, de watervallen, de meren, rivieren. Afrika loopt over van leven: de natuur die soms zeer veel ruimte inneemt, de mensen: overal kinderen, de plannen van de mensen die bij het dageraad opstaan (zoals ik) en mij deelachtig maken van hun dromen, hun zaken, hun levensprojecten...
- Wanneer men mij vroeg vanwaar ik kwam en België antwoordde, was de reactie ofwel het voetbal en somden ze alle Belgische voetballers op, ofwel de auto's en wisselstukken die ze vroegen om op te sturen.
- Tenslotte ook een minder vrolijk punt: de aanwezigheid alom van Chinezen! Zij palmen alles in, vervuilen gans Afrika, vertrekken en laten het leeggeplunderd achter!

Valérie heeft de ambitie om een solo wereldreis te maken in 2021 met een Cessna 180. Haar reis gaat via Spanje naar Senegal, Cap Verde, Brazilië, Caraïben, Verenigde Staten, Canada, Alaska, Siberië, Polen en terug naar Antwerpen. De afstand van het volledig traject bedraagt 22.000 NM. We houden u op de hoogte van haar ervaringen

Le contrôleur de Dakar craignant que je ne m'ennuie seule à bord, m'a fait un brin de causette en français...!

Ce qui m'a le plus impressionnée en Afrique

- L'honnêteté des gens. On m'avait prédit les pires déboires. J'allais me faire arnaquer, voler, et pire encore. J'ai fait de très belles rencontres et je ne me suis jamais sentie en insécurité. J'ai reçu l'aide de bon nombre de personnes spontanément. Il est vrai que j'étais extrêmement bien préparée, ce qui a beaucoup aidé !
- La vie et l'eau. La vie est partout, la nature survolée offre des coloris incroyables avec des forêts luxuriantes et denses, des déserts et soudain : un lac ! L'eau est partout, la rosée du matin, les chutes, les lacs, les rivières. L'Afrique déborde de vie : celle de la nature qui prend parfois possession de beaucoup d'espace, celle des humains : plein d'enfants partout, les projets des gens qui se lèvent à l'aube (comme moi) et m'ont fait part de leurs rêves, de leurs businesses, de leurs projets de vie...
- Lorsque l'on me demandait d'où je venais et que je répondais de Belgique, la réaction était soit le football et ils m'énuméraient tous les footballeurs belges, soit les voitures et les pièces détachées qu'ils souhaitaient que je leur envoie.
- Enfin, un point nettement moins réjouissant : l'omniprésence des Chinois ! Ils s'emparent de tout, polluent toute l'Afrique et partent en la laissant exsangue.

Valérie à l'ambition de faire en solo un tour du monde en Cessna 180 au cours de l'année 2021. Son voyage l'amènera via l'Espagne, au Sénégal, au Cap Vert, au Brésil, ensuite les Caraïbes, les Etats-Unis, le Canada, l'Alaska, la Sibérie, la Mongolie, l'Ouzbékistan, la Russie, la Pologne, et retour à Anvers. Au total, Valérie couvrira 22.000 NM. Nous vous tiendrons au courant de cet ambitieux périple.

(© Rate One)



Congo 1960: de dramatische onafhankelijkheidsperiode



Wilfried De Brouwer

Traduction :

André Perrad

& Mich De Weirdt

Congo 1960 : la période dramatique de l'indépendance

Deel 2: De exodus

In ons vorig magazine hebben we de chaotische toestand geschetst die ontstond enkele dagen na de onafhankelijkheid van de Congolese republiek op 30 juni 1960. Militairen van de voormalige Congolese Weermacht, omgedoopt tot ANC (Armée Nationale Congolaise), kwamen in opstand tegen hun blanke officieren en zaaiden terreur over gans het land. De Belgische regering zag zich genoodzaakt om haar landgenoten aan te bevelen het land te verlaten. Hun evacuatie werd sterk gehinderd door de rebellerende militairen.

Ondergetekende heeft een groot gedeelte van dit evacuatieproces van dichtbij beleefd als lid van de Vuursteunflight op gewapende Harvard (T-6A), die bij de onafhankelijkheid opereerde vanuit Kitona maar op 13 juli ontplooië naar het toenmalige Leopoldstad.

De benadering van de regering

In de memoires van Gaston Eyskens, de toenmalige eerste minister, lezen we dat de regering reeds op **07 juli** beseft dat de inzet van de in Congo gestationeerde Belgische troepen noodzakelijk zal zijn om een veilige aftocht van onze landgenoten te verzekeren. Echter, volgens het vriendschapsverdrag dat getekend was de dag voor de onafhankelijkheid, mogen de Belgische troepen enkel optreden na uitdrukkelijk verzoek van de Congolese regering. Conform het verdrag, richt de Belgische ambassadeur enkele keren een vraag in die zin aan Lumumba. Hij stuit op een radicale weigering. Desondanks beslist de regering op **08 juli** om toch troepen in te zetten, maar dan enkel om de veilige evacuatie van onze landgenoten te beschermen. Dit wordt door Lumumba als een agressie beschouwd en hij krijgt de morele steun van heel wat, vooral communistisch gezinde landen.

Op **09 juli** wordt de volledige Sabenavloot opgeëist en de reeds aanwezige militairen in Kamina en Kitona worden aanzienlijk ver-

Partie 2 : L'exode

Dans notre précédent magazine, nous avons décrit la situation chaotique qui survient quelques jours après l'indépendance de la République du Congo, le 30 juin 1960. Des militaires de l'ancienne Force Publique, rebaptisée ANC (Armée Nationale Congolaise), entrent en rébellion contre leurs officiers blancs et sèment la terreur dans tout le pays. Le gouvernement belge se voit contraint d'ordonner à ses compatriotes de quitter le pays. Leur évacuation est fortement entravée par les militaires rebelles.

Le soussigné a vécu de près une grande partie de cette opération d'évacuation en tant que membre du Flight Appui Feu sur Harvard (T-6A) armé, qui à l'indépendance opère depuis Kitona mais qui se déploie à Léopoldville le 13 juillet.

L'approche du gouvernement

Dans les mémoires de Gaston Eyskens, alors Premier ministre, on peut lire que déjà le **07 juillet**, le gouvernement réalise que l'intervention des troupes belges stationnées au Congo sera nécessaire pour assurer le départ sécurisé de nos concitoyens. Toutefois, selon le traité d'amitié signé la veille de l'indépendance, les troupes belges ne peuvent intervenir qu'à la demande expresse du gouvernement congolais. Conformément au traité, l'ambassadeur belge envoie à plusieurs reprises une demande en ce sens à Lumumba. Il se heurte à un refus radical. Malgré cela, le gouvernement décide le **08 juillet** de déployer des troupes, mais uniquement pour protéger l'évacuation sûre de nos compatriotes. Ce qui est considéré par Lumumba comme une agression et il obtient le soutien moral de nombreux pays, surtout communistes.

Le **09 juillet**, toute la flotte Sabena est mobilisée et les militaires déjà présents à Kamina et à Kitona sont fortement renforcés depuis la mère patrie. Cela implique l'intervention de toute la flotte de transport de la



sterkt vanuit het moederland. Dit vereist de inzet van de volledige transportvloot van de Luchtmacht maar ook de Sabenatoestellen, die voor hun evacuatieopdracht zonder passagiers uit Brussel vertrekken, worden gebruikt om troepen te vervoeren naar onze ex-kolonie.

Sabena komt op snelheid

In juli 1960 bestaat de Sabena-vloot uit 26 vliegtuigen, meer bepaald uit vijf splinternieuwe B-707, acht DC-7's en 13 DC-6's. Daarbij heeft de maatschappij een uitgebreid potentieel voor binnenlandse vluchten in Congo, namelijk 13 DC-3's; vijf DC-4's en vier Convairs 240.

Force Aérienne pour transférer les troupes vers notre ancienne colonie, mais aussi des appareils Sabena, qui pour leur mission d'évacuation partiront de Bruxelles sans passagers civils.

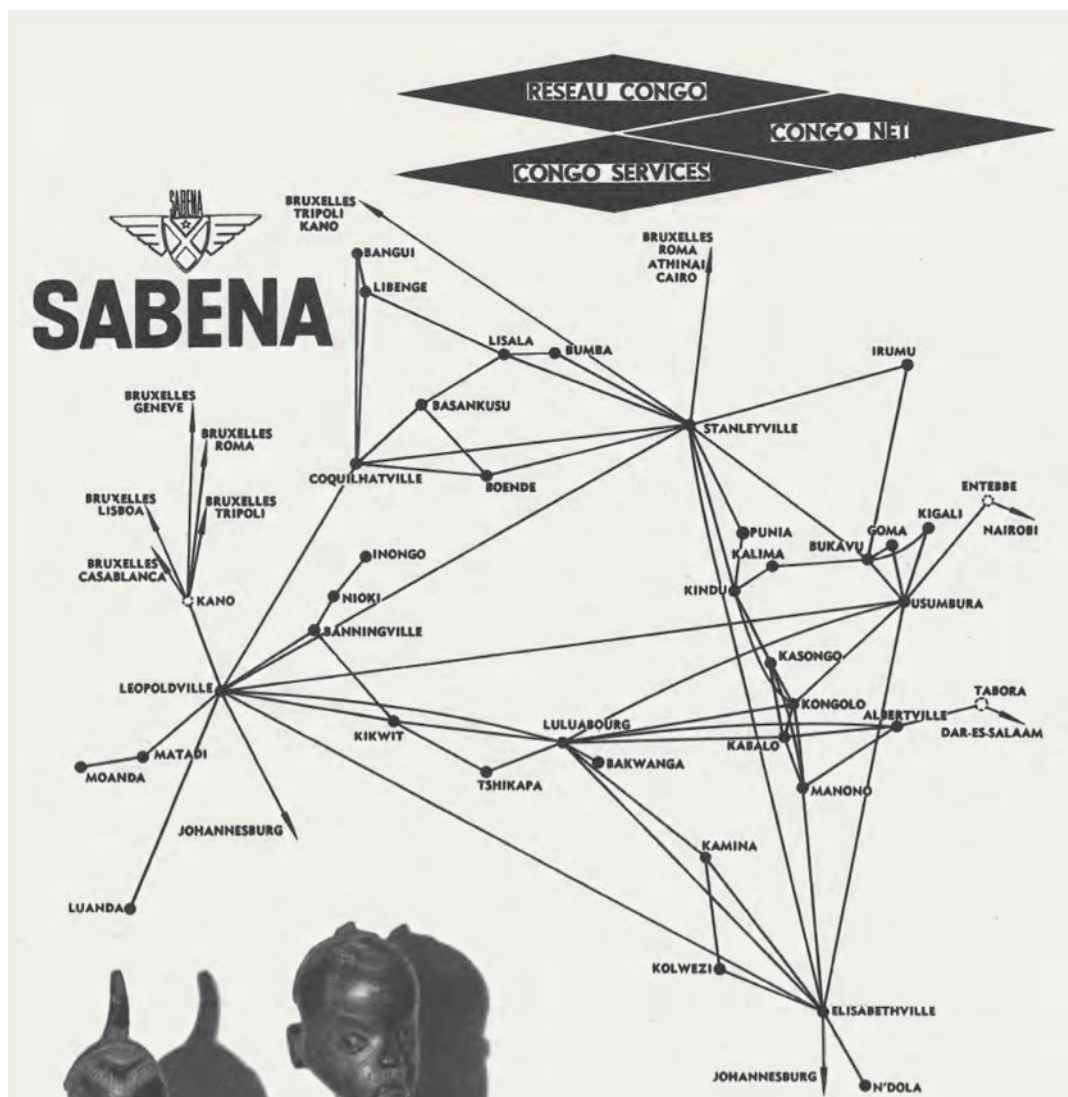
La Sabena monte en régime

En juillet 1960, la flotte de la Sabena se compose de 26 avions, à savoir cinq tout nouveaux B-707, huit DC-7 et treize DC-6. En outre, la compagnie dispose d'un vaste potentiel de vols au Congo, notamment 13 DC-3, cinq DC-4 et quatre Convair 240.

Congo 1960

Meer dan 60% van de Sabenaoperaties gebeuren op routes naar Afrika en in het binnenland van Congo. De kaart hieronder geeft een overzicht van het Afrikaans netwerk. Een belangrijk punt is dat die bemanningen een ruime ervaring hebben om te opereren op de typisch onverharde Congolese startbanen, die niet uitgerust zijn met navigatiemiddelen noch met enige startbaanverlichting.

Plus de 60% des opérations Sabena se passent sur les routes vers l'Afrique et à l'intérieur du Congo. La carte ci-dessous donne un aperçu du réseau africain. Il est important de noter que ces équipages ont une grande expérience pour opérer sur les rudimentaires pistes d'envol congolaises en terre, qui ne sont équipées ni de moyens de navigation ni du moindre éclairage de piste.



Op dat ogenblik is Gilbert Périer voorzitter van Sabena; hij wordt bijgestaan door Gaston Dieu, vicevoorzitter en belast met de operaties in Afrika. Beiden vliegen naar Leopoldstad (Leo) op 28 juni 1960, twee dagen voor de onafhankelijkheid. Ze zijn aanwezig op de plechtigheid van 30 juni en zijn, zoals alle Belgen, geschokt door Lumumba's onverwachte en agressieve toespraak. Ze waren van plan om naar België terug te vliegen op 02 juli, maar G. Dieu beslist ter plaatse te blijven omdat hij voelt dat er onraad in de lucht is.

Zoals vermeld in ons vorig magazine verslechtert de toestand in Leo geleidelijk na de rebellie van 04 juli. Een aantal vluchtelingen steken de Congostroom over via de Beach en wachten op hun evacuatie in Brazzaville (Brazza). Ook op Ndjili, het vliegveld van Leopoldstad, heerst totale chaos en vanaf **08 juli** moeten een aantal Sabenavluchten uitwijken naar Brazza waar de wachtende vluchtelingen worden opgepikt. Twee DC-7's kunnen er een tweehonderdtal passagiers inschepen en in

Gilbert Périer est le président de la Sabena à ce moment ; il est secondé par Gaston Dieu, vice-président et chargé des opérations en Afrique. Tous deux s'envolent vers Léopoldville (Léo) le 28 juin, deux jours avant l'indépendance. Ils assistent à la cérémonie du 30 juin et sont, comme tous les Belges, choqués par le discours inattendu et agressif de Lumumba. Ils prévoient de rentrer en Belgique le 02 juillet, mais G. Dieu décide de rester sur place parce qu'il a l'impression qu'il y a de l'orage dans l'air.

Comme mentionné dans notre précédent magazine, la situation se dégrade progressivement à Léo après la rébellion du 04 juillet. Plusieurs réfugiés traversent le fleuve Congo via le Beach et attendent leur évacuation à Brazzaville (Brazza). Un chaos total règne également à Ndjili, l'aéroport de Léopoldville, et à partir du **08 juillet** un certain nombre de vols Sabena devront être détournés sur Brazzaville où les réfugiés en attente seront recueillis. Deux DC-7 peuvent y embarquer

de morgen van 09 juli landen de eerste evacuatievluchten in Brussel.

Maar ook die evacuatieleroute wordt sterk bemoeilijkt; diegenen die wensen de Congostroom over te steken worden aan *de Beach* belaagd, beledigd en beroofd. Daarbij wordt ook de weg naar Ndjili geblokkeerd. Toch slaagt G. Dieu erin om op 08 juli met de hulp van zijn Congolese chauffeur op het vliegveld te geraken; hij zal er meerdere dagen verblijven.

Hij is er niet alleen als Belg, naast een aantal Sabenacollega's zijn een aantal landgenoten ook in Ndjili geraakt, meestal dank zij de 'matabish' methode, en wachten op evacuatie. Lumumba komt er op blitz-bezoek en G. Dieu wijst hem erop dat het absoluut prioritair is dat het vliegveld operationeel blijft zodat de Sabenavliegtuigen kunnen landen om de vluchtelingen op te pikken. De Congolese premier reageert niet, het is duidelijk dat hij de toestand niet meer meester is.

Dezelfde avond, rond 21.00 u, meldt Gaston Remy zich met een Boeing 707; zijn vluchtplan voorziet een landing in Brazza. Ondanks alle risico's kan G. Dieu hem overtuigen om uit te wijken naar Ndjili. Alles verloopt normaal, maar het duurt toch drie uur om de vluchtelingen in te schepen. In de vroege morgen stijgt Remy op met een overvol vliegtuig. De vrouwen doen de reis met een kind op de schoot en grotere kinderen moeten zitplaatsen onder mekaar delen.

De Europeanen die geblokkeerd zijn in Léo worden radeloos; zowel Brazza en Ndjili zijn niet meer bereikbaar en in de stad worden de ex-kolonialen lastig gevallen door de rebelleerden ANC militairen. G. Dieu dringt aan bij de ondertussen tot brigadier-generaal aangestelde kolonel Gheysen¹, om Ndjili in te nemen en de weg naar het vliegveld te beveiligen. Helaas, Gheysen beschikt slechts over 150 Para's en betwijfelt of hij voldoende potentieel heeft om dergelijke uitdaging tot een goed einde te brengen. Het zal nog enige dagen duren vooraleer de Belgische militairen tot de actie zullen overgaan.

Sabena opteert om de evacuatie uit te voeren langs twee verschillende assen. De vluchtelingen van het westelijk deel van Congo zullen door de Boeing 707's en DC-7's opgepikt worden in Leopoldstad. Diegenen die vanuit het oostelijk deel het land verlaten worden in eerste instantie naar Usumbura overgevlogen. Daar wordt Robert Van Michel aangeduid als chef van de sector om de evacuatie te coördineren. Hij beschikt er over meerdere DC-3's die de vluchtelingen van Boënde, Stanleyville, Kindu, Kalima, Bukavu en Goma naar Usumbura vliegen. Omdat de Boeing 707 niet kan landen in Usumbura gebeurt de terugvlucht naar België enkel met DC-6 of DC-7, meestal via Tripoli.

Alhoewel het geen probleem is te opereren vanuit Usumbura, hebben de Sabena DC-3's wel moeilijkheden om mensen op te halen op de diverse vliegvelden in Oost-Congo. Bepaalde startbanen worden geblokkeerd door rebellerende militairen. Vanaf 10 juli zal die toestand geleidelijk verbeteren; de Belgische troepen worden verspreid over meerdere locaties om de ANC rebellen op afstand te houden.

De escalatie

De meeste Europeanen hadden Matadi reeds verlaten op 08 juli maar het Congolees havenpersoneel is in staking en verlamt alle activiteiten, zowel in Matadi als in Boma. Gezien het belang van die havens voor de bevoorrading van het binnenland wordt op **09 juli** beslist om de

deux cents passagers et le matin du 09 juillet, les premiers vols d'évacuation atterrissent à Bruxelles.

Mais cette route d'évacuation est aussi fort compliquée ; ceux qui veulent traverser le fleuve Congo par *le Beach* sont violemment harcelés, insultés et dévalisés. La route vers Ndjili est également bloquée. Cependant le 08 juillet, G. Dieu réussit avec l'aide d'un chauffeur congolais à atteindre l'aéroport ; il y restera plusieurs jours.

Il n'y est pas le seul Belge ; outre des collègues Sabena, plusieurs compatriotes ont également atteint Ndjili, souvent grâce à la méthode « matabiche », et attendent leur évacuation. Lumumba y arrive en visite-éclair et G. Dieu lui rappelle qu'il est absolument prioritaire que l'aérodrome reste opérationnel pour que les avions Sabena puissent atterrir afin de prendre en charge les réfugiés. Le Premier ministre congolais ne réagit pas ; il est clair qu'il ne maîtrise plus la situation.

Le même soir, vers 21 h, arrive Gaston Remy avec un Boeing 707 ; son plan de vol prévoit un atterrissage à Brazza. Malgré tous les risques, G. Dieu arrive à le convaincre de se dérouter vers Ndjili. Tout se passe normalement, mais l'embarquement des réfugiés dure quand même trois heures. Au petit matin, Remy décolle avec un avion surchargé. Les femmes font le voyage avec un enfant sur les genoux et les plus grands enfants doivent se partager les places assises.

Les Européens bloqués à Léo sont affolés ; Brazza aussi bien que Ndjili ne sont plus joignables et en ville, les ex-coloniaux sont agressés par les militaires rebelles de l'ANC. G. Dieu insiste auprès du colonel Gheysen, entretemps commissionné brigadier-général¹, pour la prise de Ndjili et la sécurisation de la route vers l'aérodrome. Hélas, Gheysen ne dispose que de 150 Paras et doute d'avoir le potentiel suffisant pour mener à bien une telle entreprise. Il faudra encore quelques jours avant que les militaires belges passent à l'action.

La Sabena opte pour exécuter l'évacuation sur deux axes. Les réfugiés de la partie ouest du Congo seront pris en charge à Léopoldville par Boeing 707 et DC-7. Ceux qui quittent la partie est du pays seront d'abord transférés à Usumbura. Là, Robert Van Michel est désigné comme chef de secteur pour coordonner l'évacuation. Il dispose de plusieurs DC-3 pour transporter vers Usumbura les réfugiés depuis Boënde, Stanleyville, Kindu, Kalima, Bukavu et Goma. Comme le Boeing 707 ne peut pas se poser à Usumbura, le vol de retour vers la Belgique s'effectue uniquement en DC-6 ou DC-7, le plus souvent via Tripoli.

Bien qu'il n'y ait pas de problème pour opérer depuis Usumbura, les DC-3 Sabena éprouvent bien des difficultés pour aller chercher les gens sur les divers aérodromes de l'est du Congo. Certaines pistes sont bloquées par les militaires rebelles. À partir du 10 juillet, cette situation va progressivement s'améliorer ; les troupes belges sont envoyées vers plusieurs endroits pour garder les rebelles de l'ANC à distance.

L'escalade

La plupart des Européens ont déjà quitté Matadi le 08 juillet mais le personnel congolais du port est en grève et paralyse toute activité aussi bien à Matadi qu'à Boma. Vu l'importance de ces ports pour l'approvisionnement de l'intérieur du pays, il est décidé le **09 juillet** d'en prendre le contrôle. À Matadi cela se passe à l'aide des Algériens et

1. Kolonel Gheysen was commandant COMETRO (Commando Metropolaanse strijdkrachten).

1. Le colonel Gheysen était commandant des COMETRO (Commandement des Forces Métropolitaines).

Congo 1960

controle over te nemen. In Matadi gebeurt dit met behulp van Algerines en Vedettes van de Zeemacht; in Boma via de baan. Maar de bezetting van de haven van Matadi stuit op hevig artillerievuur en de Harvards van Kitona worden ter hulp geroepen om de artillerieposities van het rebellerende ANC uit te schakelen. Op 11 juli wordt een Harvard geraakt en de piloot ziet zich verplicht een noodlanding uitvoeren. Hij is gekwetst aan de ruggengraat maar wordt op een heroïsche wijze gered door een van zijn collega's. Een andere Harvard wordt door een gepantserd voertuig beschoten op de weg tussen Thysstad en Matadi. De piloot slaagt erin om het voertuig uit te schakelen.² Op **10 juli** worden de eerste Para's in Luluaburg gedropt om de 1200 gijzelaars uit het



des vedettes de la Force Navale ; à Boma, par la route. Mais les troupes d'occupation du port de Matadi subissent de lourds tirs d'artillerie et les Harvard de Kitona sont appelés à l'aide pour éliminer les positions d'artillerie de l'ANC rebelle. Le 11 juillet, un Harvard est touché et le pilote doit effectuer un atterrissage forcé. Il est blessé à la colonne vertébrale, mais est sauvé de façon héroïque par un de ses collègues. Un autre Harvard est pris sous le feu d'un véhicule blindé sur la route entre Thysville et Matadi. Le pilote réussit à neutraliser le véhicule². Le **10 juillet** les premiers Paras sont largués à Luluabourg pour délivrer les 1.200 otages du bâtiment Immo-Kasaï. Ils sont évacués vers Léo et Kamina par avions militaires et Sabena.

Sabena in Stanleystad

La Sabena à Stanleyville

Immo- Kasaïgebouw te ontzetten. Ze worden met Sabena- en militaire vliegtuigen naar Leo en Kamina geëvacueerd.

Ook op 10 juli landen de Para's in Elisabethstad (E'ville) om de rebellerende ANC militairen te overmeesteren en de Europeanen gerust te stellen. Ongeveer 300 vluchtelingen worden met twee DC-4's van Sabena en transportvliegtuigen van de Luchtmacht naar Kamina geëvacueerd. Andere Europeanen vluchten met de wagen richting Ndola, in Noord-Rhodesië. De ex-kolonialen verlaten in massa, niet alleen de hoofdstad van Katanga, maar ook de belangrijke industriestad Jadotville, 110 km ten noordwesten van E'ville. Daar wordt een konvooi met privévoertuigen georganiseerd en vluchtelingen raken ongedeerd over de Rhodesische grens³.

De dag nadien, op **11 juli** 1960, roept Thsombé de onafhankelijkheid uit van Katanga, wat de verwarring nog vergroot. Het is duidelijk dat hij te voortvarend is geweest; bepaalde politieke facties in E'ville zijn geen partijgenoten en wensen hun eigen gang te gaan. Hij vraagt de interventie van Belgische troepen maar de regering neemt een afwachtende houding aan.

Lumumba, die ontstemd is over de inzet van Belgische troepen die de evacuatie van hun landgenoten beveiligen, richt op **12 juli** een vraag aan de Verenigde Naties (VN) om dringende militaire versterking te sturen voor de 'bescherming van het Congolese grondgebied'. Diezelfde avond ontvangt de Belgische regering een boodschap van Kasavubu en Lumumba waarin zij de Belgische troepen in Congo aanmanen zich terug te trekken naar Kamina en Kitona. Zij verzekeren dat de ANC voor

Le 10 juillet également, des Paras atterrissent à Élisabethville (É-ville) pour maîtriser les rebelles de l'ANC et enrayer la panique des Européens. Environ 300 réfugiés sont évacués vers Kamina par deux DC-4 Sabena et des avions de transport de la Force Aérienne. D'autres Européens fuient en voiture vers Ndola, en Rhodésie du Nord. Les anciens coloniaux quittent en masse, pas seulement la capitale du Katanga, mais aussi l'importante ville industrielle de Jadotville, à 110 km au nord-ouest d'E'ville. Là sont organisés des convois de voitures privées et la plupart des Belges atteignent indemnes la frontière rhodésienne³.

Le jour suivant, le **11 juillet** 1960, Tshombe proclame l'indépendance du Katanga, ce qui ajoute à la confusion. Il est clair qu'il a été trop optimiste ; certaines factions politiques à E'ville ne sont pas de son parti et souhaitent suivre leur propre voie. Il demande l'intervention des troupes belges mais le gouvernement prend une position d'attente.

Le **12 juillet**, Lumumba qui s'inquiète du déploiement de troupes belges protégeant l'évacuation de leurs compatriotes, demande aux Nations Unies (NU) d'envoyer un renfort militaire urgent pour « la protection du territoire congolais ». Le soir même, le gouvernement belge reçoit un message de Kasavubu et de Lumumba dans lequel ils invitent les troupes belges au Congo à se retirer à Kamina et à Kitona. Ils assurent que l'ANC veillera à la sécurité des Belges. Cela paraît tellement peu crédible que le gouvernement ne répond pas à cette demande.

Le **13 juillet**, le Conseil de sécurité des NU adopte une résolution qui prévoit que l'ONU apportera une assistance militaire au Congo et demande à la Belgique de retirer ses troupes. La France et la Grande

2. Meer over de Harvard interventies in ons volgend magazine.

3. We komen hierop terug in een volgende aflevering.

2. Plus sur les interventions Harvard dans notre prochain magazine.

3. Nous reviendrons sur le sujet dans une prochaine édition.

Luluabourg: het gebouw Immo-Kasaï / le bâtiment Immo-Kasaï.



Super DC-6. Eén van de werkpaarden / Un des chevaux de bataille.



de veiligheid van de Belgen zal instaan. Dit klinkt zeer ongeloofwaardig en de regering gaat niet in op deze vraag.

Op **13 juli** gaat de VN veiligheidsraad akkoord met een resolutie die bepaalt dat de VN militaire bijstand zal verlenen aan Congo en vraagt aan België om de troepen terug te trekken. Frankrijk en Groot-Brittannië hebben zich onthouden en Rusland heeft geëist dat de VN troepenmacht enkel zou bestaan uit Afrikaanse militairen. Onze regering aanvaardt deze resolutie met als voorbehoud dat België de troepen niet zal terugtrekken zolang er mensenlevens op het spel staan. De Amerikaanse vertegenwoordiger bij de VN sluit zich aan bij dit standpunt.

Ondertussen is de toestand kritisch in Léo. Gaston Dieu, die zich op de controletoren van Ndjili bevindt, ziet op 13 juli een kolonne met militaire voertuigen het vliegveld naderen. Het zijn de 150 Belgische para's die vanuit de stad gewapenderhand het vliegveld innemen. Er is weinig weerstand, maar wanneer Congolese militairen het vuur openen wanneer de para's de controletoren willen bezetten, worden twee rebellen neergeschoten. De andere ANC militairen geven zich over en leveren hun wapens in.

De bezetting van Ndjili is een gecoördineerde operatie; de para's worden gesteund door de drie overblijvende Harvards van Kitona die de

Bretagne s'abstiennent et la Russie exige que les forces de l'ONU soient uniquement composées de militaires africains. Notre gouvernement accepte cette résolution avec la réserve que la Belgique ne retirera pas ses troupes tant que des vies humaines seront en jeu. Le représentant américain auprès des Nations unies partage ce point de vue.

Entretemps, la situation est critique à Léo. Le **13 juillet**, Gaston Dieu, qui se trouve à la tour de contrôle de Ndjili, voit approcher une colonne de véhicules militaires. Ce sont les 150 Paras belges qui depuis la ville prennent militairement possession de l'aérodrome. Il y a peu de résistance, mais quand les militaires congolais ouvrent le feu au moment où les Paras veulent occuper la tour de contrôle, deux rebelles sont abattus. Les autres militaires de l'ANC se rendent et livrent leurs armes.

L'occupation de Ndjili est une opération coordonnée ; les Paras sont appuyés par les trois Harvard restants de Kitona pour assurer la sécurité de la route entre l'aérodrome et la ville. Dès que l'aérodrome est sécurisé, un complément de troupes est amené de Kitona par DC-4 et DC-6. Elles sont principalement utilisées pour protéger Ndjili ainsi que les réfugiés blancs sur la route vers l'aéroport. Les Harvard sont stationnés à Ndjili et à partir du 14 juillet, ils contrôleront la route entre Thysville et Léo pour mettre un terme aux éventuels renforts

weg tussen het vliegveld en de stad beveiligen. Eens de veiligheid van het vliegveld verzekerd, worden bijkomende troepen met DC-4 en DC-6 aangevoerd vanuit Kitona. Deze worden vooral ingezet om Ndjili te beveiligen en de vluchtende blanken op hun weg naar de luchthaven te begeleiden. De Harvards worden gestationeerd in Ndjili en zullen vanaf 14 juli de weg tussen Thysstad en Leo controleren om eventuele versterkingen van de rebellen een halt toe te roepen. De evacuatie kan nu ongehinderd doorgaan; met honderden stromen de Europeanen toe vanuit de stad; de exodus vanuit West-Congo komt nu definitief op gang.

De uittocht

De komende dagen zullen zeer hectisch zijn. Honderden vluchtelingen bereiken de vlieghaven met hun persoonlijk voertuig waar ze het definitief achterlaten om zo snel mogelijk het land te verlaten. Anderen laten zich voeren door een 'boy-chauffeur' die dan de wagen als cadeau mag meenemen naar huis.

De Belgische militairen worden verspreid over de belangrijkste steden in het binnenland om de startbanen vrij te maken en de vliegtuigen toe te laten om de vluchtelingen op te pikken. Deze worden naar Leo of Usumbura overgevlogen. In Leo worden de vrouwen die gewelddaden hadden moeten ondergaan verzorgd in inderhaast opgerichte Rode Kruis posten. 's Avonds aan de bar in Ndjili horen we sterke verhalen van gechoqueerde mannen die verplicht werden om persoonlijk toe te zien op de meermalige verkrachting van hun vrouwen. Beklemming, angst en gelatenheid, maar toch zijn de meesten opgelucht dit land te kunnen verlaten. Belgische militairen worden beschouwd als redders in nood, die hun leven wagen om hun landgenoten uit dit wespennest te bevrijden. Dat dit bij de militairen niet zonder incidenten verliep beschrijven we meer in detail in ons volgend magazine.

Sabena komt nu op volle toeren; alle langeafstand-vliegtuigen worden nu ingezet voor de evacuatie vanuit Leo en Usumbura. Er zijn onvoldoende bemanningen om de aflossingen ter plaatse te doen en er wordt geopteerd voor de formule 'drie piloten per vliegtuig'. Ook het cabinepersoneel wordt sterk gesolliciteerd, maar dan vooral op de terugvlucht naar Brussel. De heenvluchten zijn meer relax maar in de beginperiode zijn de vliegtuigen goed gevuld met militairen die hun collega's in Congo gaan versterken.

We hebben ook sterke staaltjes gezien van de Sabenapiloten die de vluchtelingen gingen oppikken op de vliegvelden in het binnenland. Voor de aankomst van de Belgische militairen was er telkens de onzekerheid of de landingsbaan zou vrij zijn bij aankomst. In heel wat gevallen hadden de rebellen benzinevaten op de startbaan gerold en moesten de vliegtuigen onverrichterzake terugkeren; in andere gevallen was het enkel mogelijk te landen in de duisternis. Dit gebeurde vooral zeer vroeg in de morgen wanneer de vluchtelingen er in geslaagd waren om de startbaan vrij te maken terwijl de rebellen hun roes lagen uit te slapen. Geen startbaanverlichting? Geen probleem, een aantal wagens werden opgesteld langs het begin van de startbaan; hun koplampen waren voldoende om de – ervaren – piloten een referentielijn te geven voor de landing. De muiters kwamen meestal te laat om tussenbeide te komen, maar toch zijn meerdere Sabena DC-3's teruggekomen met kogelgaten.

Vooraf in Ndjili worden de vliegtuigen letterlijk volgestouwd.

de rebelles. L'évacuation peut maintenant se poursuivre sans entrave ; les Européens affluent de la ville par centaines ; l'exode en provenance du Congo occidental a maintenant définitivement commencé.

L'exode

Les jours suivants seront très agités. Des centaines de réfugiés atteignent l'aéroport avec leur voiture qu'ils abandonnent définitivement pour pouvoir quitter le pays le plus rapidement possible. D'autres se font conduire par un « boy-chauffeur » qui pourra garder la voiture en cadeau.

Les militaires belges sont répartis dans les principales villes de l'intérieur pour libérer les pistes et permettre la prise en charge des réfugiés. Ceux-ci sont transportés par air vers Léo et Usumbura. À Léo, les femmes qui avaient été victimes de violence sont soignées dans les différents postes de la Croix-Rouge érigés en toute hâte. Le soir, au bar de Ndjili, nous pouvons entendre des récits extrêmement poignants d'hommes en état de choc qui furent obligés d'assister aux multiples viols de leurs femmes. Oppression, angoisse et résignation, mais la plupart sont soulagés de pouvoir quitter le pays. Les militaires belges sont considérés comme des sauveteurs qui risquent leurs vies pour sortir leurs compatriotes de ce guêpier. Cet épisode qui ne se passa pas sans accrocs chez nos militaires, sera couvert en détail dans notre prochain magazine.

Sabena tourne maintenant à plein régime ; tous les long-courriers sont engagés pour l'évacuation à partir de Léo et Usumbura. Il n'y a pas assez d'équipages pour effectuer les rotations sur place et l'option « trois pilotes par avion » est choisie. Le personnel de cabine est aussi fort sollicité, particulièrement sur le vol retour vers Bruxelles. Les vols allers sont plus relax, mais en cette période initiale les avions sont bien remplis par les militaires partant renforcer leurs collègues au Congo.

Des tours de force sont aussi réalisés par un grand nombre de pilotes Sabena qui vont récupérer des réfugiés sur des aérodromes de l'intérieur du pays. Avant l'arrivée des militaires belges, l'incertitude quant à la disponibilité de la piste est souvent présente. En de nombreuses occasions, les rebelles ont roulé des tonneaux d'essence sur la piste, ce qui oblige les avions à rebrousser chemin ; dans d'autres cas, il n'est possible d'atterrir que dans l'obscurité. Cela se passe généralement tôt le matin quand les réfugiés ont réussi à dégager la piste pendant que les rebelles couvrent leur vin.

Pas d'éclairage de piste ? Pas de problème, quelques véhicules sont alignés le long du début de piste ; leurs phares sont suffisants pour donner aux pilotes – expérimentés – une référence d'alignement pour l'atterrissage. Les mutins arriveront souvent trop tard pour interférer, mais quelques DC-3 reviennent quand même avec des impacts de balles.

Les avions sont littéralement bondés, particulièrement à Ndjili. Les cabines sont équipées de hamacs pour offrir aux bébés une place plus confortable. Tous les records sont battus. La capacité d'un B-707 en « full economy » est de 127 sièges, mais des vols sont effectués avec plus de 300 passagers. Beaucoup se tiennent debout ou sont assis par terre, les enfants sur les genoux de leur mère, les bébés dans un hamac.



Cabines worden uitgerust met hangmatten om aan baby's een comfortabele plaats te geven. Alle records worden geklopt. De capaciteit van een B-707 in 'full economy' is 187 zetels, maar er worden vluchten uitgevoerd met meer dan 300 passagiers. Velen staan recht in het vliegtuig of zitten op de grond, kinderen zitten op de schoot van hun moeder, baby's reizen in een hangmat.

Een Sabena B-707 in Kamina.

Un B-707 Sabena à Kamina.

(© François Swietek)

Een notitie van een boordcommandant DC-7: *We waren met acht in de bemanning (drie piloten, één mecanicien, één navigator, één boordradio en twee cabinepersoneel). De eerste trip was met militairen van Brussel via Tripoli naar Léo. Daar moesten we zelf meehelpen om de bagages uit te laden. Na een paar uren rust, leeg naar Usumbura. Opnieuw een paar uren rust, daarna richting Brussel. We hadden 111 passagiers die zich verspreidden over 88 stoelen, op de containers van de catering, in de toiletten, waarvan er één operationeel bleef. Anderen bleven gewoon rechtaan of zaten in de gang. Ik herinner mij een nonnetje die de ganse reis deed met een kind op elke knie. Na een tussenlanding in Tripoli zijn we in Brussel aangekomen na 43.5 uren prestatie; uitgeput, maar het gaf een zalig gevoel wanneer de passagiers ons opgelucht kwamen bedanken.*

Gelukkig is er ook nog solidariteit en steun vanwege andere landen en maatschappijen. Bepaalde vliegtuigen kunnen niet voltanken in Ndjili en zijn verplicht dit te doen in naburige landen. Dank zij goede voormalige relaties met andere maatschappijen gebeurt dit naadloos. Ook de luchtverkeerscontrole op weg naar België is coöperatief. De Sabenavliegtuigen krijgen voorrang over gans de route, ze mogen zelf hun traject en hoogte kiezen. Een schril contrast met de houding van de politieke leiders van diezelfde landen die niet nalaten om herhaaldelijk hun kritiek uit te spuwen op de 'Belgische agressie'.

De motivatie en inzet van de Sabena bemanningen zijn bewonderenswaardig. Geen sprake van 'verplichte rusttijden'. Iedereen werkt de klok rond met occasionele rustperiodes op de meest diverse plaatsen. Ook de beroepskennis en geestdrift van de piloten die de binnenlandse vluchten uitvoeren zijn opvallend. Landen op niet verharde starbanen in nachtvlucht zonder navigatiemiddelen en met geïmproviseerde startbaanverlichting is een ware uitdaging. Soms worden vliegtuigen beschoten en geraakt, maar toch worden weinig ernstige incidenten genoteerd bij deze halsbrekende prestaties.

Note d'un commandant de bord DC-7 : Nous étions huit membres d'équipage (trois pilotes, un mécanicien, un navigateur, un radio de bord et deux membres du personnel de cabine). Le premier trip fut Bruxelles - Léo via Tripoli avec des militaires. Là, nous devions nous-mêmes aider au déchargement des bagages. Après quelques heures de repos, vol à vide vers Usumbura. À nouveau quelques heures de repos, puis direction Bruxelles. Nous avions 111 passagers répartis sur les 88 sièges, sur les containers du catering, dans les toilettes, desquelles une seule resta opérationnelle. D'autres sont restés debout ou assis dans le couloir. Je me souviens d'une nonne qui fit tout le voyage avec un enfant sur chaque genou. Après une escale à Tripoli, nous sommes arrivés à Bruxelles après une prestation de 43 h 30 ; exténués, mais lorsque les passagers, soulagés, sont venus nous remercier, cela nous remplit d'un très agréable sentiment.

Heureusement, il existe encore de la solidarité et du support de la part d'autres pays ou de sociétés. Certains avions ne peuvent faire le plein complet de carburant à Ndjili et sont obligés de le faire dans les pays voisins. Grâce aux bonnes vieilles relations avec d'autres sociétés, cela se passe sans accroc. Sur le chemin vers la Belgique, le contrôle aérien est coopératif. Les avions Sabena reçoivent la priorité, ils peuvent même choisir leurs route et altitude. Un contraste criant avec l'attitude des leaders politiques de ces mêmes pays qui ne se privent pas de continuellement vomir leurs critiques sur « l'agression belge ».

Le zèle et la motivation des équipages Sabena sont admirables. Pas question de « temps de repos obligatoire ». Tous travaillent 24 heures sur 24 avec des périodes occasionnelles de repos en différents endroits. Les connaissances professionnelles et l'enthousiasme des pilotes qui effectuent les vols intérieurs sont aussi remarquables. Atterrir sur des pistes « non pavées », de nuit, sans instruments de navigation et avec un éclairage de piste improvisé est un vrai défi.



Hangmatten in de vliegtuigen,
assistentie bij de aankomst...

Des hamacs dans les avions,
de l'assistance à l'arrivée...



De luchtbrug draait dus op volle toeren, maar de toestand in Leo blijft gespannen. De aanwezigheid van de Belgische troepen hebben de rebellen gekalmeerd maar verder naar het zuiden, in de omgeving van Thysstad is het een ware heksenketel. Harvards patrouilleren langs de weg naar Leo om te beletten dat de rebellen van Thysstad deze van Leo komen versterken. Op **16 juli** krijgen de drie Kitona-Harvards versterking, eerst vier gewapende Harvards vanuit Kindu, gevolgd door vier Fouga's vanuit Kamina. Deze zijn uitgerust om bewapend te worden maar zullen, wegens hun beperkte actieradius, geen operationele zendingen uitvoeren.

17 juli 1960 zal een dramatische dag worden. Een Alouette II helikopter van Avimil⁴ is voorzien om een paar bedreigde Europeanen op te pikken in Lukula, een stadje ongeveer 30 km ten westen van Thysstad. De piloot is Emmanuel Kervyn de Meerendré; hij wordt vergezeld door de gewestbeheerder André Rijckmans, die vertrouwd is met de omgeving. Een Harvard escorteert hen om de veiligheid te verzekeren. Bij de nadering van Lukala vraagt Rijckmans aan de Harvard piloot om op afstand te blijven om de rebellen niet uit te dagen. De piloot, Baudouin de Changy, beslist om een verkenning te gaan doen bij de brug van Inkisi, op de weg tussen Thysstad en Leo. Deze brug is reeds sinds een paar dagen bezet door de rebellen; de blanken die via de baan vanuit Thysstad de hoofdstad willen bereiken worden er geblokkeerd. De Harvard van Baudouin wordt beschoten en geraakt; hij moet een noodlanding uitvoeren. Hij slaagt erin het vliegtuig aan de grond te zetten; maar wanneer hij uit de cockpit klimt wordt hij neergeschoten.

Ondertussen is er geen nieuws meer van de helikopter en een tweede Harvard (ondergetekende) wordt opgestuurd om na te gaan waar hij gebleven is. Er is geen spoor meer van het toestel en achteraf is gebleken dat hij geland was op de koer van een cementfabriek waar de inzittenden werden overmeesterd door de muiters. De helikopter werd binnengetrokken in een hangar zodat hij niet meer zichtbaar was vanuit de lucht. André en Emmanuel werden afgevoerd naar Thysstad en omgebracht. Nog dezelfde dag worden hun lichamen, samen met dat van Baudouin in de Inkisi rivier gegooid, ten prooi van de krokodillen.

Des avions sont parfois visés et touchés, mais il n'y a cependant aucun incident sérieux à déplorer pendant ces prestations périlleuses.

Le pont aérien tourne donc à plein régime, mais la situation à Léo demeure tendue. La présence des troupes militaires belges a calmé les rebelles, mais plus au sud, dans la région de Thysville, c'est une poudrière. Les Harvard patrouillent le long de la route vers Léo pour empêcher les rebelles de Thysville de venir renforcer ceux de Léo. Le **16 juillet**, les Harvard de Kitona reçoivent du renfort, d'abord quatre Harvard armés venant de Kindu, suivis de quatre Fouga venant de Kamina. Ceux-ci sont équipés pour être armés mais ne seront pas utilisés pour exécuter des missions opérationnelles à cause de leur rayon d'action limité.

Le **17 juillet 1960** sera un jour dramatique. Un hélicoptère Alouette II de l'Avimil⁴ est prévu pour aller récupérer quelques Européens menacés à Lukala, une petite ville à une trentaine de kilomètres à l'ouest de Thysville. Le pilote, Emmanuel Kervyn de Meerendré est accompagné d'André Ryckmans, le directeur régional, qui est familier avec les environs. Un Harvard les escorte pour assurer la sécurité. À l'approche de Lukala, Ryckmans demande au pilote du Harvard de rester à distance pour ne pas provoquer les rebelles. Le pilote, Baudouin de Changy, décide d'effectuer une reconnaissance près du pont d'Inkisi sur la route entre Thysville et Léo. Ce pont est tenu par les rebelles depuis quelques jours ; les Blancs qui veulent rejoindre la capitale via cette route y sont bloqués. Le Harvard de Baudouin est pris pour cible et touché ; il doit effectuer un atterrissage forcé. Il réussit à poser l'avion mais quand il sort du cockpit, il est abattu.

Entretemps, il n'y a plus de nouvelles de l'hélicoptère et un deuxième Harvard (le soussigné) est envoyé pour voir ce qu'il en est advenu. Il n'y a plus de trace de l'appareil et il est apparu plus tard qu'il s'est posé dans la cour d'une cimenterie et que les occupants ont été capturés par les mutins. L'hélicoptère est tiré dans un hangar de manière à le rendre invisible depuis les airs. André et Emmanuel sont amenés à Thysville et exécutés. Le même jour, leurs corps ainsi que celui de Baudouin sont jetés aux crocodiles dans la rivière Inkisi.

4. Avimil was de luchtvloot van de voormalige Weermacht die bestond uit lichte passagiersvliegtuigen (Dove, Heron) en helikopters (Sikorsky, Alouette II).

4. Avimil était la flotte de l'ancienne Force Publique composée d'avions de transport de passagers (Dove, Héron) et d'hélicoptères (Sikorsky, Alouette II).

Congo 1960



De Harvards in Ndjili. Op de achtergrond, de Fouga's.

Les Harvard à Ndjili. En arrière-plan, les Fouga.



Diegene die we verloren op 17 juli 1960. Van links tot rechts: Ceux que nous avons perdus le 17 juillet 1960. De gauche à droite :
André Rijckmans, Emmanuel Kervyn de Meerendré, Baudouin de Changy

Het drama laat sporen na in onze kleine groep. Van de vier Harvards die op 22 juni ontplooid werden naar Kitona blijven er slechts twee over. We zijn nog met drie piloten van het vijftal dat de verplaatsing naar Kitona had gemaakt. Een piloot werd gedood, een tweede was afgevoerd naar België met een rugletsel.

Vanaf 16 juli komen de UNO soldaten druppelsgewijze aan in Leo met Amerikaanse C-124's en gloednieuwe C-130's. De eersten zijn Ghaneezen, Ethiopiërs, Marokkanen en Tunesiërs. Ze zien verward en onwennig uit; de meesten hadden wellicht nog nooit met een vliegtuig meegevlogen. Ze beginnen geleidelijk de Belgische troepen in Leo af te lossen zodat de nog resterende blanke residenten, ook na terugtrekking van de Belgische militairen, ongehinderd de vliegvelden kunnen bereiken.

Le drame laisse des traces dans notre petit groupe. Des quatre Harvard déployés vers Kitona le 22 juin, il n'en reste plus que deux. Nous sommes encore trois des cinq pilotes qui ont effectué le déploiement vers Kitona. Un pilote a été tué, un autre rapatrié vers la Belgique avec une blessure au dos.

À partir du 16 juillet, les soldats de l'ONU arrivent au compte-gouttes à Léo à bord de C-124 et de C-130 flamboyants. Les premiers sont les Ghanéens, les Éthiopiens, les Marocains et les Tunisiens. Ils semblent confus et embarrassés ; la plupart n'ont jamais volé en avion. Ils commencent par remplacer progressivement les troupes belges à Léo de manière à ce que les derniers résidents belges puissent rejoindre l'aéroport sans encombre, même après le retrait des troupes belges.

Congo 1960

Vanaf 20 juli worden de para's geleidelijk teruggetrokken naar Kitona en Kamina. De Harvards en Fouga's verlaten de hoofdstad en vliegen terug richting Kamina via Kikwit en overnachting in een tent in Luluaburg; beide vliegvelden zijn nog in de handen van de Belgische troepen.

In Luluaburg vernemen we dat er daags voordien een C-119 in Sake-Masisi te pletter is gestort. Niet minder dan 41 slachtoffers; één van hen, de co-piloot, 'Dev' Devarez, die ik gekend had in Kleine Brogel. Een goede vriend die ik enige dagen tevoren nog gezien had in Leo en mijn valies had meegegeven om af te zetten in Kamina. Vaarwel 'Dev'.

De balans

Van 8 juli tot begin augustus 1960 heeft Sabena een totaal van 209 evacuatievluchten uitgevoerd richting België en op dit traject 6.130 vluchten gepestreerd. Hierbij komen nog ontelbare vluchten in het binnenland om de Europeanen naar Ndjili en Usumbura over te vliegen. Volgens officiële cijfers werden 25.518 passagiers gerepatriëerd; onder hen 8.314 kinderen, 1.886 baby's en 9.724 vrouwen. Volgens G. Dieu waren er meer dan 34.000; hierin zijn wellicht de passagiers inbegrepen die niet rechtstreeks naar Brussel zijn overgevlogen.

Dit was een unieke prestatie van onze nationale maatschappij die enkel mogelijk was dank zij de totale inzet van al het personeel. Dat dit alles zonder noemenswaardige vliegincidenten gebeurde getuigt van de beroepsbekwaamheid en de dash van deze mensen en van het leiderschap van het management. G. Dieu is later nog in een Congolees gevangenis terecht gekomen en is slechts op een zeer inventieve manier uit de klauwen kunnen blijven van het Congolees juridisch systeem. Maar dit verhaal valt buiten de context van dit artikel.

Ook was dit alles niet mogelijk geweest zonder de steun en de interventies van het Belgisch militair contingent ter plaatse; de Para's, de transportvloot, de Harvards. Hierop komen we terug in ons volgend artikel; we kijken achter de schermen van de militaire luchtoperaties die gebeurden in een hectische omgeving en in onvoorbereide omstandigheden. Zoals reeds vermeld zijn die spijtig genoeg niet zonder kleerscheuren verlopen.

À partir du 20 juillet, les Paras sont progressivement redéployés à Kitona et Kamina. Les Harvard et les Fouga quittent la capitale et s'envolent vers Kamina et Kikwit et nous passons la nuit sous tente à Luluabourg ; les deux aérodromes sont toujours aux mains des troupes belges.

À Luluabourg, nous apprenons que quelques jours auparavant, un C-119 s'est écrasé à Sake-Masisi. Pas moins de 41 victimes ; parmi elles, le co-pilote, « Dev » Devarez, que j'ai connu à Kleine-Brogel. Un bon copain que j'avais encore vu quelques jours auparavant à Léo et à qui j'avais donné mes valises pour les déposer à Kamina. Adieu « Dev ».

Le bilan

Du 8 juillet au début août 1960, la Sabena a effectué 209 vols d'évacuation vers la Belgique, accomplissant 6.130 heures de vol. À cela s'ajoute un nombre incalculable de vols intérieurs pour amener les Européens vers Ndjili et Usumbura. Selon les chiffres officiels, 25.518 passagers ont été rapatriés, dont 8.314 enfants, 1.886 bébés et 9.724 femmes. Selon G. Dieu, il y en eut plus de 34.000 ; peut-être en y incluant les passagers qui n'ont pas fait un vol direct vers Bruxelles.

Ce fut une performance unique de notre compagnie aérienne nationale qui n'a été possible que grâce au dévouement total de tout le personnel. Que tout cela se soit passé sans incidents de vol valant la peine d'être mentionnés témoigne des compétences professionnelles et du dash de ces gens ainsi que du leadership du management. G. Dieu a par la suite encore été détenu dans une prison congolaise et ce n'est que par un stratagème très inventif qu'il a pu se sortir des griffes du système juridique congolais. Mais ce récit n'entre pas dans le contexte de cet article.

Tout ceci n'aurait pas non plus été possible sans le support du contingent militaire sur place ; les Paras, la flotte de transport, les Harvard. Nous y reviendrons dans notre prochain article ; nous explorerons les coulisses des opérations aériennes militaires qui se dérouleront dans un environnement agité et au pied levé. Comme déjà mentionné, cela ne se fera pas sans accroc.



Souvenirs d'une balade dans le nord (VI)

Liévin
van Outryve d'Ydewalle

Vertaling: Jacques Wuyts & Poly Stevens

Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden (VI)



" Staf "



" Pussy "



" Maatje "



Na heel wat tegenslag zijn Pussy, Maatje en Staf met hun H-21 helikopter in Lisala aangekomen. Ze dachten er een bataljon Marines alsook Amerikaanse transportvliegtuigen te vervoegen om de gijzelaars in Stanleystad te bevrijden. Niets daarvan: heel en al chaos.

Pussy, Maatje et Staf sont arrivés à Lisala où ils s'attendent au support promis des Marines américains. Rien de tout cela.

Deel 6: Chaos in Lisala

07 augustus 1964

Het was dan dat we in het zuiden het geronk van een motor hoorden. De Marines? Het was precies een obsessie. Maar neen. Het geluid werd sterker en al vlug herkenden we het typisch klappen van de schroefbladen van een helikopter. Waar kwam die vandaan? Verrassing. Boven de palmbomen herkenden we de tweede helikopter. Diegene die door de anderen, de Cubanen, bestuurd werd?

Zonder een omloop te maken werd hij zwaar naast ons neergezet. De bemanning kwam eruit en daarop was er het weerzien alsof we oude kennissen waren.

Sixième partie : Pagaille à Lisala

07 août 1964.

Ce fut à ce moment que, venant dusud, nous entendîmes un bruit de moteur. Les Marines ? C'était comme une obsession. Mais non. Le bruit s'amplifia et nous reconnûmes bien vite le claquement particulier des pales d'un hélicoptère. D'où sortait celui-là ? Surprise. Émergeant au-dessus des palmiers, nous reconnûmes alors le second hélicoptère. Celui piloté par les autres, les Cubains.

Sans faire de circuit, la machine se posa lourdement à côté de nous. L'équipage en sortit, et s'en suivirent des retrouvailles comme si nous étions de vieilles connaissances.

De getaande huidskleur, typisch voor Cubanen, had echter bij hen een groenachtige kleur gekregen. Er was daar geen uitleg voor. Maar we merkten dat ze nog slechts met drie aan boord waren.

Bullshit, riep een van hen uit, en zich tot mij richtend, '*Estamos nos en vacaciones. Cet lavadera es un cubo de la bascule. Entendere?*'

- Ja, welkom in de hel, antwoorde ik met een grijnslach. Nogal warm, he?

Ik kende geen woord Spaans en wat hij daar net zei was voor mij natuurlijk een mysterie. Mijn antwoord scheen hem niet aan te staan. Maar ik trok me dat niet aan en dacht bij mezelf dat hij het weldra zou begrijpen..

- *Estay harto!*
- *Que tal este?* Antwoorde ik terwijl ik me plots herinnerde hoe men in het Spaans "hoe gaat het met u" zegt.

Er zijn soms van die woorden die op de tong liggen en die men om God weet welke reden, niet kan onthouden. Een '*How do you do?*' Wat is er belachelijker in volle brousse en vooral op dat ogenblik?

- *Tonto*, antwoorde de Cubaan mij met misprijzen.

Een onbekende évolué, met een kleine aktentas, kwam zenuwachtig naar ons toe.

- Begrijp je Spaans?
- Niet het minst.
- Ik dacht het wel. Ik heb alles gehoord en ik spreek die taal vlot. Wil je weten wat die man je heeft gezegd?
- Zeg het maar.
- Hij zegt dat hun helikopter een wasmachine is, enkel goed voor de vuilnisbak, en dat hij die job beu is. Daarbij was jouw antwoord niet naar zijn zin... Hij zegt ook, neem het niet kwalijk, dat je een idioot bent.
- *Tonto*, is het dat?
- Ja.
- He, *tonto* jijzelf, riep ik tot de Cubaan.

Het was een belachelijke reactie, maar wegens de spanning en de koortsachtige toestand voelde ik me gedwongen niet enkel te getuigen van mijn bliksemsnelle vorderingen in het Spaans, maar er ook zo snel mogelijk het bewijs van te leveren.

- Stop, Liévin, smeekte Pussy terwijl hij naar mij liep. Hang de onnozelaar niet uit...
- Hebben jullie een plaatsje voor mij? Dit vroeg mijn tolk me al glimlachend met zijn grote gele tanden. Want ik heb hier niets meer te doen... jullie zullen dit wel begrijpen.

Ondertussen was een van de bemanningsleden van één van de DC-3's bij ons gekomen.

- Hello, riep hij... Maar... het zijn Belgen. Wat een verrassing jullie hier te ontmoeten...
- Kennen we elkaar?

Cependant, le teint basané, si typique des Cubains, avait pris chez eux une couleur verdâtre. Il n'y eut aucune explication. Mais en fallait-il une quand nous vîmes qu'ils n'étaient plus que trois à bord...

- *Bullshit*, s'exclama l'un d'eux, en s'adressant à moi, *estamos nos en vacaciones. Cet lavadera es un cubo de la bascula. Entendere ?*
- Oui, bienvenue en enfer, répondis-je en grimaçant un sourire. Un peu chaud, hein ?

Je ne comprenais pas un mot d'espagnol et bien entendu ce qu'il venait de dire était un mystère pour moi. Ma réponse ne semblait pas lui convenir. Mais je n'en avais que faire et je me disais qu'il n'allait pas tarder à comprendre.

- *Estay harto !*
- *Que tal este ?* répliquai-je en me souvenant soudain de la formulation espagnole de « comment allez-vous ».

Il y a parfois des mots qui vous viennent à la bouche et que pour Dieu sait quelle raison, on ne peut retenir. Un « *How do you do ?* » Quoi de plus ridicule en pleine brousse et surtout à ce moment-là !

- *Tonto*, répliqua le Cubain en m'adressant un geste agacé.

Un inconnu, un peu intello, portant une petite serviette, s'approcha nerveusement de moi.

- Vous comprenez l'espagnol ?
- Pas le moins du monde.
- C'est ce qu'il me semblait. J'ai tout entendu, et je parle couramment cette langue. Voulez-vous savoir ce que ce monsieur vous a dit ?
- Dites toujours.
- Il dit que leur hélicoptère est une lessiveuse juste bonne pour la poubelle et qu'il en a marre de ce boulot. J'ajouterai qu'apparemment il ne trouvait pas votre réponse à son goût... Il dit aussi, permettez-moi, que vous êtes un crétin.
- *Tonto*, c'est cela ?
- Oui.
- Hé, *tonto* toi-même, criai-je à l'adresse du Cubain.

C'était une réaction ridicule, mais à cause de la tension et de la fièvre des événements, je me sentis comme poussé, non seulement de témoigner de mes progrès fulgurants en espagnol, mais également de pouvoir aussi rapidement en faire la preuve.

- Arrête, Liévin, supplia Pussy, en courant vers moi. Ne fais pas le con...
- Vous n'auriez pas une petite place pour moi ? s'enquit mon traducteur en m'adressant un sourire parsemé de grandes dents jaunes. C'est que je n'ai plus rien à faire ici... Vous comprenez ?

Sur ces entrefaites, un des membres de l'équipage d'un des DC3, s'approcha de nous.



- Mogelijk.
- He, makker, je moet nu geen grapjes maken. Wat wil je?
- Zijn jullie wel de piloten van deze helikopter?
- *Right, man.*
- Men spreekt veel over u. Maar als men van jullie iets tracht te weten te komen, is er volledige stilte... Iedereen schijnt jullie aanwezigheid te ontkennen. Het is net of jullie niet bestaan...
- Je vertelt onzin. Je ziet ons.
- Misschien... Maar men zegt dat alleen Cubanen met deze helikopters vliegen. Zij alleen dan?
- Belachelijk, vanwaar haal je die zever?

Ik had onmiddellijk het gevoel dat die kerel niet zonder een bijgedachte gekomen was. Wat wilde hij dan van ons? Zeker iets anders dan wat praten. In elk geval was zijn opmerking over ons bestaan niet ongegrond. We werden inderdaad als schimmen behandeld. En welke was hun opdracht? Die had zeker iets te maken met de onze.

- En waar gaan jullie dan heen? Vroeg Pussy.
- Zoals jullie.
- Dat is duidelijk. Stan?
- Ja!
- Wel, we zijn er nog niet. We wachten op een bataljon van het Amerikaanse leger. Zonder hen gaan we hier niet weg.
- Juist. In dat verband heb ik een bericht voor jullie.
- Een bericht? En van wie dan?
- Van wie? Van het HK! Bekijk mijn kist en jullie zullen het begrijpen!

Zijn kist, de eerste van de twee DC-3's die enkele meter verder geparkeerd stond, zag er a priori niet ongevoel uit. Het vliegtuig was misschien minder oud, minder versleten. Zijn schroefbladen blonken ietwat en de banden schenen nieuw te zijn. Afgezien daarvan was het even gammel als het andere... En toch, als...

In een open luik boven de cockpit stak een man zijn hoofd uit ... Iemand die keek wat er gaande was en die vooral belangstelling voor ons scheen te hebben... Vreemd!

Vreemd ook, dit zacht geronk in de laadruimte van het vliegtuig. In die janboel hadden we dit nog niet opgemerkt. Het was als het geluid van een kleine generator... Ja, het was wel een generator. Iemand in het vliegtuig gebruikte die om radiocontact te behouden...

En dan was er waarschijnlijk de uitleg van dit alles: het registratienummer van de kist... 9T-JDM... De eerste twee letters "Negen Tango" (9T) kenmerkten een militaire kist. De andere, JDM, waren de initialen van Joseph-Désiré Mobutu. Eigenaardige samenloop van omstandigheden? Het was de naam van de generaal aan het hoofd van de Congolese krijgsmacht... Het was ook de naam van hem die ik in de loods aan de telefoon had toen hij ons het bevel

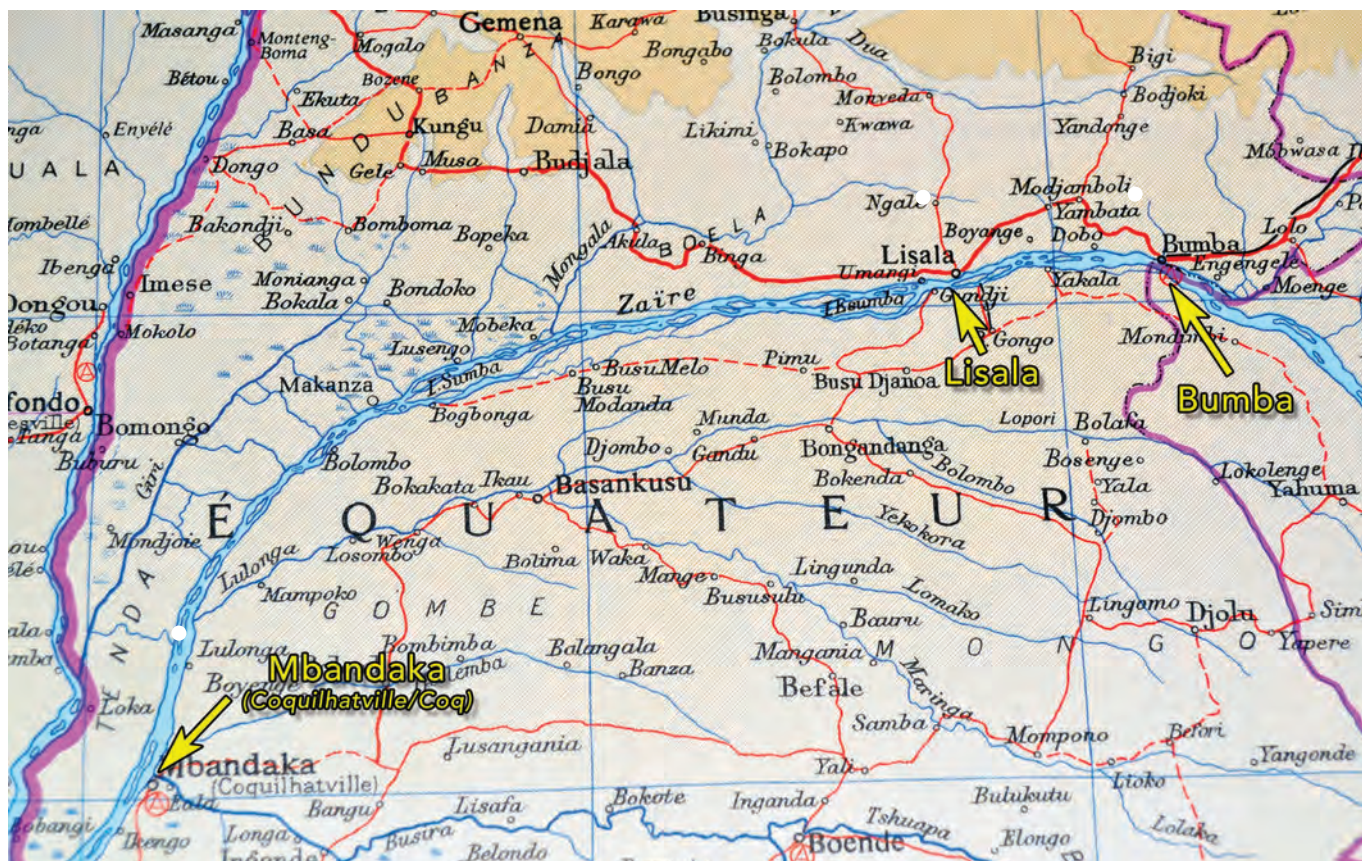
- Hello, s'exclama-t-il. Mais... ce sont les Belges. Quelle surprise de vous rencontrer...
- On se connaît ?
- Possible.
- Hé, l'ami, ce n'est pas le moment de rigoler. Que veux-tu ?
- Vous êtes bien les pilotes de cet hélico ?
- *Right, man.*
- On parle beaucoup de vous. Mais quand on essaie de savoir quelque chose sur votre compte, c'est le grand silence... Votre présence semble être niée par tout le monde. C'est comme si vous n'existiez pas...
- Tu blagues, l'ami. Tu nous vois.
- Peut-être... Mais on raconte qu'il n'y a que des Cubains qui pilotent ces hélicos. Rien qu'eux, alors ?
- Ridicule, d'où sors-tu ces conneries ?

J'avais de suite eu le sentiment que ce bonhomme n'était pas venu sans arrière-pensée. Que nous voulait-il donc ? Certainement autre chose que d'échanger quelques mots. En tout cas, sa remarque quant à notre existence n'était pas vide de sens. Nous avions effectivement été traités comme des fantômes. Et quelle était leur mission à eux ? Elle devait certainement avoir un rapport avec la nôtre.

- Et où allez- vous comme ça ? demanda Pussy.
- Comme vous.
- C'est précis. Stan ?
- Oui !
- Eh bien nous n'y sommes pas encore. Nous attendons un bataillon de l'armée américaine. Sans eux, nous ne bougeons pas d'ici.
- Justement. A ce sujet, j'ai un message pour vous.
- Un message ? De qui donc ?
- De qui ? Du QG, tiens ! Regardez mon bac et vous comprendrez !

Son bac, le premier des deux DC3 alignés à quelques mètres de là, n'avait a priori rien de particulier. L'avion était peut-être un peu moins vieux, moins usé. Les pales brillaient vaguement et les pneus semblaient neufs. A part cela, il était aussi crado que l'autre... Tout de même, si... d'une trappe ouverte au-dessus du cockpit dépassait la tête d'un homme... Quelqu'un qui observait ce qui se passait et qui me semblait particulièrement s'intéresser à nous... Étrange !

Étrange aussi, ce léger ronronnement qui provenait de la soute arrière de l'avion. Dans la pagaille, nous n'avions encore rien remarqué. C'était comme le bruit d'une petite génératrice... Oui, c'était bien une génératrice. Quelqu'un à l'intérieur de la machine devait s'en servir pour rester en contact radio... et puis, il y avait ce qui probablement devait tout expliquer : l'immatriculation du bac... 9T-JDM... Les deux premières lettres « Neuf Tango » (9T), indiquaient un bac militaire. Les autres, JDM, étaient les initiales



gaf de betogers uiteen te jagen op de grote laan in Leopoldstad...

- En wat staat er in dat bericht?
- Kijk, zei hij terwijl hij een blaadje papier ontvouwde. De Marines zullen hier niet komen. Ze hebben het bevel gekregen zich in Bumba te ontplooien. Het is 100 km dichterbij Stan. Naar het schijnt is die plaats veel beter geschikt als basis voor de reddingsoperatie. De eersten zijn aan het ontschepen. Jullie worden er verwacht. Jullie krijgen dus het bevel er zo rap mogelijk heen te gaan...
- Wij hebben geen orders te krijgen.
- Ja, ik weet het. Laat ons liever zeggen dat men jullie de raad geeft er heen te gaan. Weest redelijk, jullie zijn niet blind. Jullie kunnen niet beter doen. Hier is jullie aanwezigheid nutteloos, en daarbij, kwestie gezondheid...
- En de andere helikopter?

De man fronste zijn wenkbrauwen. Dan grijsde hij even, alsof het antwoord op die vraag voor hem niet zo vanzelfsprekend was.

- Zoals jullie, verklaarde hij, verveeld zuchtend.

Ik vond dat hij zich eigenaardig gedroeg. Het was zowat alsof de Cubanen niet dezelfde opdracht als wij hadden. Of liever, alsof de onze belangrijker was dan die van hen. Een indruk? In elk geval, sinds hun aankomst had niemand, behalve de Cubaanse T-28 piloten, met hen gesproken. Ze schenen nochtans meer relax te zijn dan wij. Er werd iets beraamd, maar onmogelijk te raden wat.

De piloot verwijderde zich even, maar dan, toen een machinepistool opnieuw een salvo loste, kwam hij zich lichtjes bukkend terug.

- Vlucht! Trekt er vanonder. Het zal hier gaan stinken. Afspraak in Bumba, riep hij nog terwijl hij met de hand zwaaide.

de Joseph-Désiré Mobutu. Curieuse coïncidence ? C'était le nom du général en chef des forces congolaises... C'était aussi le nom de celui que j'avais eu au téléphone dans le hangar et qui nous avait ordonné de disperser les manifestants sur le grand boulevard de Léopoldville...

- Quel est ce message ?
- Voilà, fit-il en dépliant un bout de papier. Les Marines ne vont pas se poser ici. Ils ont reçu l'ordre de se déployer à Bumba. C'est 100 km plus près de Stan. L'endroit est paraît-il bien mieux situé comme base de sauvetage. Les premiers sont en train de débarquer. On vous y attend. Vous avez donc l'ordre de vous y rendre au plus vite...
- Nous n'avons pas d'ordre à recevoir.
- Oui je sais. Disons plutôt que l'on vous conseille de vous y rendre. Soyez raisonnable, vous n'êtes pas aveugle. C'est la meilleure chose à faire. Ici, votre présence est inutile et puis, question santé...
- Et l'autre hélico ?

L'homme fronça les sourcils, puis il eut une petite grimace comme si la réponse à cette question ne lui était pas si évidente.

- Comme vous, déclara-t-il en soupirant d'un air ennuyé.

Je trouvais son attitude bizarre. C'était un peu comme si les Cubains n'avaient pas la même mission que nous. Ou plutôt, comme si la nôtre était plus importante que la leur. Une impression ? En tout cas, depuis leur arrivée, hormis les pilotes Cubains des T-28, personne ne s'était encore adressé à eux. Pourtant, ils semblaient plus relax que nous. Quelque chose se tramait, mais impossible de deviner quoi.

Le pilote s'éloigna un peu, puis, à l'occasion d'une nouvelle rafale

Verrast bekeken Pussy, Staf en ik elkaar...Zeker, sinds korte tijd waren we al overtuigd dat de Amerikaanse troepen er niet waren. Maar het op die manier te horen bevestigen was een echte ontgoocheling.

En daarbij, waren de 'Marines' werkelijk in Bumba? Het kon zijn. Een blik op de kaart bevestigde dat dit vliegveld inderdaad beter gelegen was dan dat van Lisala. Maar wat zouden we in dat gat gaan doen? Als we er heen zouden gaan drongen we wat dieper in de jungle door en dit alles zonder het minste verkeerstekken dat de uitgang aanduidt. En om er wat te gaan doen? En hoe konden we weten of de Amerikanen er zich werkelijk bevonden? Het bleef een volledig mysterie.

- He! baron!

Een ventje in burgerkledij bevond zich achter mij. Een dikkerd met een scherpe neus en kleine kraaienogen. Hij deed me onmiddellijk denken aan een gluiperd.

- Sprak je mij aan?
- Je bent toch de baron?
- Kennen we elkaar?
- Ik weet wie je bent.
- Wat wil je, makker?
- Men zegt dat jullie ons uit dit wespennest zullen halen. Klopt dat?
- Vanwaar haal je die zever?
- Ben jij wel de baron? Ik ben hier maar op doorreis en ik zou het interessant vinden me hier uit de voeten te maken. Ik heb andere dingen te doen dan me te laten doodschieten. Welnu, ik voel dat het niet lang meer zal duren... Laat me in je helikopter springen zodra je hem in gang zet. Akkoord?
- Maar je droomt, makker.
- Je bent toch van adel. Je moet de mensen die in problemen zitten helpen. Nietwaar?
- He! Denk je dat je nog in de middeleeuwen leeft?
- Niets daarvan, basta, tracht niet... Ik weet dat de edellieden strijders zijn. Ze kennen alle knepen, alle knepen en wat nog allemaal. Ha, ik herinner me, men zegt "geheime knepen". Dat is het, neen? Ze wonen in kastelen en ze vechten al eeuwenlang... soms enkel voor het plezier. En ...
- Stop, je bent aan het zwanzen. Je hebt te veel films gezien.
- OK, zoals je het wil. Alles wel beschouwd is het mijn probleem niet. Wat voor mij telt, is hier zo vlug mogelijk te vertrekken. Zodus, neem je me mee?
- Deze kist is geen bus!
- Maar ik betaal je, ik ben rijk, ik heb veel geld op zak. Hoeveel wil je?
- Ik wil vooral dat je me gerust laat.
- Wil je absoluut naar Bumba? Vroeg Pussy die naar ons toe gekomen was.

de mitraillette, il revint sur ses pas en se courbant légèrement.

- Faites vite. Taillez-vous ! Ici... ça va péter. Rendez-vous à Bumba, cria-t-il encore en nous saluant de la main.

Pussy, Staf et moi, nous nous regardâmes, surpris... Certes, depuis un moment déjà, nous étions convaincus de l'absence des troupes américaines. Mais de se l'entendre confirmer ainsi, nous plongeait dans une réelle désillusion. Et puis, y avait-il vraiment les *Marines* à Bumba ? C'était possible. Un coup d'œil à la carte nous confirma qu'effectivement cet aérodrome était mieux situé que celui de Lisala. Mais qu'irions-nous faire dans ce bled ? En y allant, nous nous enfoncions un peu plus dans la jungle et cela, sans la moindre pancarte indiquant la sortie. Et qu'y faire ? Et comment savoir si les Américains s'y trouvaient réellement ? Le mystère restait entier.

- Hé ! baron !

Derrière moi se tenait un petit bonhomme en civil. Grassouillet, avec un nez pointu et de petits yeux de corneille. Il me fit aussitôt penser à une fouine.

- C'est à moi que tu t'adresses ?
- T'es bien le baron ?
- On se connaît ?
- Je sais qui tu es.
- Que veux-tu, l'ami ?
- On dit que tu vas nous sortir de ce guépier. C'est vrai ?
- D'où sors- tu cette connerie ?
- C'est bien toi le baron ? Moi, je ne suis ici que de passage et cela m'intéresserait de filer loin de cet endroit. J'ai autre chose à faire que de me laisser canarder, or je sens que cela ne va pas tarder... Dès que tu démarres, laisse-moi sauter dans ton hélicoptère. D'accord ?
- Mais tu rêves, l'ami.
- Tu es tout de même de la noblesse. Tu dois aider ceux qui ont des problèmes. Pas vrai ?
- Hé ! Tu te crois au Moyen Âge ?
- Rien de cela, basta, n'essaie pas de... Je sais que les nobles sont des combattants. Ils ont tous des trucs, des passes, ou que sais-je. Ah, oui, cela me revient, on dit des « bottes secrètes ». C'est cela, non ? Ils habitent des châteaux et font de la bagarre depuis des siècles... parfois, rien que pour s'amuser. Et...
- Arrête. Tu racontes des conneries. Tu as vu trop de films.
- OK, comme tu veux. Tout compte fait, ce n'est pas mon problème. Pour moi, ce qui compte, c'est de partir d'ici. Alors, tu me prends avec toi ?
- Ce bac n'est pas un bus !
- Mais je te paie, je suis riche, j'ai beaucoup d'argent avec moi. Combien tu veux ?
- Je veux surtout que tu me foutes la paix.



Souvenirs d'une balade dans le nord

- Bumba? Gaan jullie naar Bumba? Zijn stem veranderde plots, was onzeker geworden. Oh, neen, bedankt, vooral niet. Niet voor mij... Jullie zijn gek!
- Waarom is het daar zo erg? Vroeg Pussy hem.
- Men vertelt dat de rebellen er al zijn. Ik heb zelfs gehoord dat kinderen er rondlopen met zware pistolen die ze met beide handen vasthouden. Als de rebellen iemand met de vinger aanduiden is hij er direct aan... Iedereen vindt dit grappig... Wat vervelend is, is dat ze eerst in de voeten schieten...

Een ogenblik stilte, we bekeken mekaar.

- Ik zou wel willen weten wat er bekonkeld wordt, merkte ik op en wees naar de DC-3 waarop JDM stond. Die kerels zeggen ons dat ze naar dat gat gaan dat klaarblijkelijk al in handen van de rebellen is. Vreemd. Ik heb de indruk dat als men daar naartoe gaat men zich recht in het hol van de leeuw waagt. Hoe komen we te weten wie ons voor de gek houdt?
- Best is niet trachten te weten en hier te verdwijnen, zo rap mogelijk.
- Akkoord.
- OK.
- Dat is allemaal prima, verklaarde Staf. Maar mijn probleem is de fuel. Zonder fuel zijn we drie gehandicapten... Vergeet dat niet! Gelukkig hebben we die extra 'tank'. We zijn hier halfweg van onze capaciteit en om niet in de val te lopen, is er volgens mij slechts één richting: die naar Coq.

Naast ons begonnen twee groepen elkaar opnieuw luid uit te schelden. Het duurde niet lang of ze gingen op de vuist en begonnen dan te slaan met schoppen, flessen en gewerkolven.

Dit alles terwijl ze elkaar handen vol zand in de ogen gooiden en elkaar nog meer uitscholden.

Een paar stappen verder bedreigden twee mannen elkaar met machetes. Op een zeker ogenblik bleven ze elkaar hevig uitschelden en begonnen ze het lemmer van hun wapens op een muurtje te slijpen...wat een akelig geluid! Dit zou slecht eindigen... En ja, het eindigde slecht.

Plots werden er op het einde van de startbaan schoten gelost. Enkele geweschoten, dan salvo's. Verschillende mensen zakten ineen.

- *Vamos. We have to go*, riep een van de Cubanen ons toe en sprong snel van de vleugel van zijn T-28.
- Gemakkelijk gezegd...

We kenden niemand van al die bemanningen. Het waren Amerikanen of Cubanen... Wij waren de enige Belgen. Niet plezant midden al dat gewoel.

Vanuit dat gedrang verscheen een blinde, die zonder de minste aarzeling de startbaan overstak. In de dorpen langs de stromen kwam het veel voor dat mensen blind werden. Later vernam ik dat

- Tu tiens à te rendre à Bumba ? demanda Pussy qui s'était approché de nous.
- Bumba ! Vous allez à Bumba ? Sa voix subitement changée, était devenue hésitante. Oh non merci, surtout pas. Pas pour moi...Vous êtes fous !
- Qu'y a-t-il là-bas de si terrible ? s'enquit Pussy.
- On signale que les rebelles s'y trouvent déjà. J'ai même entendu que des gosses s'y baladent avec de gros pistolets qu'ils tiennent à deux mains. Ceux que les rebelles montrent du doigt y passent aussitôt... cela amuse tout le monde... l'ennui, c'est qu'ils commencent en tirant dans les pieds...
- Je comprends, déclara Pussy, ça ne doit pas être indiqué d'y aller.
- Cela, c'est votre problème.

Il y eut un court silence.

- Je suis bien curieux de savoir ce qui se manigance, remarquais-je en indiquant le DC3 marqué JDM. Ces gars-là nous disent d'aller dans ce trou qui apparemment est déjà aux mains des rebelles. Etrange. Il me semble qu'y aller, serait se jeter tout droit dans la gueule du loup. Comment savoir qui se fout de nous ?
- Le mieux, c'est de ne pas vouloir savoir et de disparaître d'ici, vite fait.
- D'accord.
- OK.
- Tout cela est très beau, déclara Staf. Mais mon problème, c'est le fuel. Sans fuel, nous sommes trois handicapés... Ne l'oubliez pas ! Heureusement que nous avons ce « tank » supplémentaire. Nous sommes ici à mi-chemin de notre capacité et, à mon avis, pour ne pas nous faire piéger, il n'y a qu'une direction à prendre : celle de Coq.

A côté de nous, deux groupes commencèrent à nouveau à s'insulter sérieusement. Très vite, ils échangèrent des coups de poings, puis, passèrent à des coups de pelles, de bouteilles et de crosses de fusils. Tout cela en se lançant des poignées de sable dans les yeux et en s'injuriant de plus belle.

A quelques pas de là, deux hommes se menaçaient à l'aide de machettes. A un moment, tout en s'insultant à grands cris, ils se mirent à racler la lame de leurs armes sur un muret de pierre... quel bruit horrible ! Cela allait mal finir... De fait, cela se termina mal...

Soudain, en bout de piste, il y eut une série de détonations. Des coups de fusils, suivis de rafales. Plusieurs personnes s'écroulèrent.

- *Vamos. We have to go*, nous cria un des Cubains en descendant vivement de l'aile de son T-28.
- Facile à dire...

De tous ces équipages, nous ne connaissions personne. C'étaient des Américains ou des Cubains... Nous étions les seuls Belges. Pas drôle au milieu de ce tumulte.

het aan filariasis te wijten was. Een parasiet die in het water leeft en de oogzenuw beschadigt. Midden al die wanorde en de gewelddaden viel het echter op dat hij rustig doorstapte. Alles leek erop dat hij ook potdoof was! Bij mezelf begon ik hem te benijden.

Plots werd er geroepen en de mensen liepen heen en weer, net alsof ze in paniek waren.

- Ga schuilen, schreeuwde een Congolees die ons voorbij liep.
- Wat gebeurt er?
- Dat is een streek van die mannen, riep hij terwijl hij naar een kleine vrachtwagen vol gewapende burgers wees die in een stofwolk op het ander uiteinde van de startbaan kwam aangereden.
- Wat voor streek?
- Zij zijn het. De rebellen. Ze spannen kabels dwars over de startbaan. Een Jeep die van hier kwam is erin gereden. De overlevenden werden met een mitrailleur afgemaakt...
- Die kabels worden schuin over de wegen gespannen, legde een andere angstig hijgend uit. Dat maakt ze bijna onzichtbaar en het duwt het voertuig naar de berm... zzip... dit werkt als een zaag. Niet goed. Zeker niet goed. Dit doet pijn.

Waar iets vroeger verschillende groepen met elkaar ruzie maakten, schenen er nu plots slechts twee of drie bendes meer te zijn. Nochtans was het dreigend geschreeuw nu vinniger geworden. Het duurde niet lang of het werd een echte vechtpartij. Dicht bij ons weerklonken plots enkele mitrailleursalvo's. Die knalden trager maar vooral harder dan de machinepistolen. Er waren ook korte geweershots. In minder dan een seconde waren de groepen uiteengelopen. Sommigen gingen schuilen achter de vliegtuigen, anderen liepen al schreeuwend naar de hutten terwijl ze kreten of orders uitschreeuwden. Sommigen schoten in de richting van het hoge gras langs de startbaan... dan schoten ze naar elkaar. En "klak", op de man af... zo dichtbij, het was zonder pardon.

De chaos was zodanig dat ik me de chronologie van de feiten niet goed meer herinner. Iets was zeker, men moest gaan schuilen... Heel vlug, want verschillende lichamen vielen naast deze die al door de eerste salvo's neergeschoten waren.

De meesten bewogen nog. Het was afschuwelijk. En geen Rode Kruis noch enige hulpdienst. Men ging ze afslachten zoals in de middeleeuwen... Een steek met een lans in het oor... Ha, dit is toch iets van dat tijdperk!

Een Congolees met das om en in een lichtgekleurd pak, wellicht een gezagsdrager, kwam ons vragen of we een wapen voor hem hadden.

- Heb je er geen? Maar hoe komt het dat iedereen er een heeft?
- Ja. Het kleine garnizoen, ook de politie, is gaan vluchten in de brousse en ze hebben alles achtergelaten. Er zijn hier genoeg wapens om een oorlog te voeren. De jonge mannen hebben ze buit gemaakt en maken kleine inkepingen in de kolven...

Sortant de cette mêlée apparut un aveugle qui, sans la moindre préoccupation, traversa la piste. Dans les villages situés au bord des fleuves, il était courant de voir des gens ayant perdu la vue. J'appris plus tard que cela était dû à la filariose. Un parasite vivant dans l'eau et qui s'attaquait aux nerfs optiques. Toutefois, au milieu de ces troubles et de ces violences, à voir sa démarche désinvolte, tout laissait penser qu'il était également totalement sourd ! Je me pris à l'envier.

Soudain, il y eut des cris, et des gens se mirent à courir en tous sens, comme pris de panique.

- Mettez-vous à l'abri, hurla un Congolais qui passait près de nous.
- Que se passe-t-il ?
- Ce sont eux qui ont fait le coup, cria-t-il en indiquant une camionnette chargée de civils armés débouchant dans un nuage de poussière, à l'autre extrémité de la piste.
- Quel coup ?
- Ce sont eux. Des rebelles. Ils tendent des câbles au travers des pistes. Une Jeep venant d'ici, est rentrée dedans. Les survivants ont été achevés à la mitrailleuse...
- Ces câbles sont tendus en oblique au-dessus des routes, expliqua quelqu'un d'autre d'une voix haletante et angoissée. Cela les rend peu visibles et force le véhicule vers le talus... zzip... cela a un effet de scie... Pas bon. Pas bon du tout. Cela fait très mal...

Alors qu'un moment plus tôt, plusieurs groupes s'affrontaient, maintenant, soudain, il ne semblait plus en avoir que deux ou trois camps. Cependant les cris de menaces et les clameurs s'étaient faits plus virulents. Bientôt, cela tourna réellement à la bagarre. Soudain, très près de nous, il y eut plusieurs rafales de mitrailleuses. Celles-ci avaient des détonations plus lentes mais surtout plus puissantes que les mitraillettes. Il y eut également des claquements secs provenant de fusils. En une fraction de seconde, les groupes s'étaient dispersés. Certains se mirent à l'abri derrière les avions, d'autres couraient vers les huttes en hurlant des cris ou des ordres. Quelques-uns tirèrent en direction des hautes herbes bordant la piste... puis ils se visèrent entre eux. Et « clac », à bout portant... là, si près, c'était sans pardon. La confusion était telle que je ne me souviens plus tellement de la chronologie des faits. Une chose était certaine, il fallait se mettre à l'abri...

Très vite, plusieurs corps s'étaient ajoutés à ceux qui, déjà, avaient été fauchés par les premières rafales. La plupart bougeaient encore. C'était atroce. Et pas de Croix-Rouge ni de quelconque service d'aide. On allait les achever comme au Moyen Âge... Un coup de lance dans l'oreille... Ah, voilà tout de même quelque chose de cette époque !

Un Congolais, cravaté et vêtu d'un costume clair, sans doute un notable, vint nous demander si nous avions une arme pour lui.

- Vous n'en avez pas ? mais comment se fait-il que tout le monde ici en ait une ?
- Oui. La petite garnison, de même que la police, ont pris la fuite en brousse en laissant tout derrière elles. Il y a ici assez

Blijkbaar in paniek, herhaalde de man vlug wat hij gezegd had. Het waren zijn laatste woorden. Een groot deel van zijn hoofd ontplofte letterlijk. Pussy werd er helemaal door bespat.

Zoveel jaren later herinner ik me perfect die afgrijselijke seconden. De man bevond zich bij ons en zou zijn vraag beëindigen toen er plots een hevige schok was. Vreemd dat ik die beweging opmerkte even voor dat deze verschrikkelijke inslag het bloed uit zijn hoofd deed spatten. In feite bleef er bijna niets over boven zijn mooie das...De kogel had hem als het ware onthoofd. Zonder twijfel een "dumdum". De man bleef echter nog een ogenblik recht staan, dan kantelde hij en plofte neer in het stof.

Soms ontpoppen zich verre herinneringen uit mijn geheugen. De kogel was blijkbaar tussen ons gevlogen en zonder na te denken was ik op mijn makkers gedoken om ze te beschermen.

Afgezien van het feit dat het een geweldige indruk geeft, valt er over een mitrailleurssalvo ten slotte niet veel te zeggen. Een woordenboek is wel meer gevarieerd wanneer het om een loodje gaat. Hoewel een toevallige treffer wel mogelijk is, wordt zo'n kogel bijna altijd uit een vaststaand wapen afgeschoten. Misschien door een kerel die onder een palmboom of op het dak van een hut verborgen zit... Zeker niet afkomstig van een van de groepen die aan het ruziën waren. Dit soort schutter mikte op zijn uitgekozen doel.

Als dat waar was, had hij het blijkbaar niet op de blanken gemunt. Dat betekende toch al iets...

d'armes pour faire une guerre. Les jeunes s'en sont emparés et ils font de petites entailles sur les crosses...

Comme affolé, l'homme répéta rapidement sa phrase. Ce furent ses dernières paroles. Une grande partie de sa tête explosa littéralement. Pussy en fut tout éclaboussé.

Malgré tant d'années, je me souviens parfaitement de ces horribles secondes. L'homme se trouvait devant nous et il allait terminer sa demande, quand soudain il eut une brusque secousse. Etrange que j'aie remarqué ce mouvement juste avant la terrible plaie apparue en giclant hors de son visage. En fait, il ne restait presque plus rien au-dessus de sa belle cravate... La balle l'avait pour ainsi dire décapité. Sans doute une « dum-dum ». L'homme, pourtant resta encore un moment debout, puis, lentement, pivota sur lui-même et s'écroula dans la poussière.

Comme en un éclair, de lointains souvenirs se bousculèrent brusquement dans ma mémoire. Le projectile avait dû passer entre nous et sans penser plus loin, je plongeai sur mes deux compagnons afin de les mettre à l'abri.

A propos d'une rafale de mitrailleuse, hors le fait que cela impressionne terriblement, il n'y a finalement pas grand-chose à dire. Pour un plomb, dans le dictionnaire, ce n'est pas pareil.

Bien qu'un hasard soit possible, on m'avait dit qu'une telle balle provenait presque toujours d'une arme posée. Peut-être



T-28.

Één enkele kogel en een zodanig verbrijzelde schedel... dit kon enkel een schutter zijn die niet wenste ontdekt te worden en die zonder twijfel een reden daartoe had... Daarenboven gebruikte hij een zwaar jachtkaliber. Zeker een gestolen wapen, waarschijnlijk voorzien van een speciaal vizier, en dat zware patronen afschoot... een verbeterde versie van de klassieke 'sniper'...

Vreemd, vanwaar komt dat verschil onder de doden? Ik herinner me heel goed die kerel die onbeweeglijk voor mijn voeten neerlag, maar veel minder de tientallen andere lichamen die rondom verspreid lagen. Sommigen bewogen al kreunend, bij anderen bewoog een arm of ze kropen moeizaam verder om zich te verbergen.

d'un mec embusqué sous un palmier ou sur le toit d'une hutte... Certainement pas d'un des groupes qui se chamaillaient. Ce genre de tireur choisissait son carton.

Si cela était vrai, visiblement il n'en voulait pas aux Blancs. C'était déjà cela de gagné... une seule balle et un crâne aussi amoché. Ce ne pouvait être qu'un tireur qui ne tenait pas à se faire repérer et qui sans doute avait un motif... De plus, il utilisait un gros calibre de chasse. Certainement une arme volée, probablement équipée d'une lunette, tirant des balles blindées... une version améliorée du « sniper » classique...



De Cubanen maakten nuttig gebruik van hun helikopter voor hun eigen bevoorrading.

Les Cubains trouvaient leur hélicoptère un moyen de transport utile pour leur propre approvisionnement.

Was dit alles een kwestie van afstand? Ik dacht er opnieuw aan een of twee foto's te nemen, en snel schoot ik enkele beelden van dit hels decor, zonder mij te bekommeren om niet opgemerkt te worden. Toen ik achteruitging struikelde ik over het lijk van een man die ik nog niet opgemerkt had. Hij lag onbeweeglijk op zijn rug, met open ogen en gekruiste armen. Hij was waarschijnlijk een van de eerste slachtoffers want de vliegen hadden het al volop op hem gemunt...

Alsof er niets aan de hand was huppelde een hond op zijn gemak over de startbaan. Een straathond, geen rashond, graatmager, werkelijk het vel over de benen, bijna doorzichtig; hij besnuffelde de lijken een na een, liep dan verder en verdween in de brousse. Dit alles zonder zijn kop op te heffen, hij stoorde zich niet aan de gewerschoten.

De bemanningen kropen vlug in hun cockpits. Sommigen maakten grote gebaren om een overhaast vertrek aan te kondigen. Het waren cirkels met de wijsvinger, of een gesloten vuist die op en neer bewoog. Oude signalen uit in de tijd van de spoorwegen. Vooral het tweede gebaar herinnerde wat aan het stoom geven voor het fluitsignaal als een trein uit het station vertrok.

Zelfs die van de DC-3 met JDM-registratie schenen hun verblijf niet te willen verlengen. In het gewoel viel het eerst niet op bij de vechters. De regelmatige tamtam van de mitrailleurssalvo's in de verte betekende een nieuw bericht dat niet bij iedereen in de smaak scheen te vallen.

In een rookwolk werden de motoren een na een gestart. In feite ging dit heel vlug en eensklaps overtrof het hels lawaai van de verschillende motoren het luid gewoel.

- Waar gaan we naar toe?
- Terug naar Coq. En zo rap mogelijk.

Verrast onderbraken de militairen plots hun vechtpartij. Sommigen liepen naar ons toe en deden tekenen te stoppen. Dan schouderden ze hun geweer en de eerste kogels werden afgevuurd. Ik hoorde de ontploffingen niet, maar enkel de inslagen op de romp. Een... twee... Klaarblijkelijk schoten ze niet op de cockpit, noch op de motoren, maar dit veranderde in niets de verhitte sfeer die er dan heerste. Midden het oorverdovend lawaai en... de rook en het stof reden alle machines samen naar het einde van de startbaan. Het was ongelooflijk... als in een nachtmerrie... het einde van de wereld moest iets zijn.

Een echt circus. Eerst de vier vliegtuigen, dan wij, dan de andere helikopter, die van de Cubanen. Wij hadden geen keuze...

Wij volgden elkaar op om zo rap mogelijk de gewapende bendes achter ons te laten. Misschien was er ook de veronderstelling dat we minder riskeerden zolang we samen in groep bleven... Belachelijk, maar ja. En daarbij ging dit allemaal zo vlug. Hoe dan ook, op dat ogenblik beperkten de stofwolken ons zicht en hadden we geen andere opties.

Daarentegen was het zeker dat we bij de huidige temperatuur niet verticaal konden opstijgen. We moesten dus opnieuw de "autogiro" methode toepassen en rijden, rijden. Blijkbaar hadden de Cubanen hetzelfde probleem. Dus, in het nauw gedreven tussen al die kisten, moesten we volgen. Een helikopter is niet verondersteld

Étrange, d'où vient cette différence entre les morts ? Je me souviens très bien de ce bonhomme qui gisait, immobile à mes pieds, mais beaucoup moins de la dizaine d'autres corps qui s'éparpillaient tout autour. Certains bougeaient en gémissant, d'autres agitaient un bras ou rampaient péniblement pour s'abriter. Est-ce que tout était une question de distance ? L'idée de prendre une ou deux photos me revint et rapidement, sans trop regarder afin de ne pas me faire remarquer, je fis à nouveau quelques clichés de ce décor d'enfer. En reculant, je trébuchai sur le cadavre d'un homme que je n'avais pas encore remarqué. Immobile, étendu sur le dos, les yeux ouverts et les bras en croix. Il avait dû être une des premières victimes car déjà les mouches s'acharnaient sur lui...

Comme si rien ne se passait, un chien traversa la piste en trotinant à son aise. Un de ces cabots, sans race, plus que maigre, carrément osseux, presque transparent. Il renifla un à un les cadavres, poursuivit son chemin et disparut en brousse. Tout cela sans même relever la tête, indifférent aux coups de feu.

Les équipages s'étaient précipités dans les cockpits. Certains d'entre eux faisaient de grands gestes signifiant le départ en catastrophe. C'étaient des cercles dessinés en l'air avec l'index, ou le poing fermé qui se levait et s'abaissait. De vieux codes datant du temps des chemins de fer. Surtout le second qui rappelait un peu le lâcher de vapeur vers le sifflet au moment de quitter la gare. Même ceux du DC-3 immatriculé JDM ne semblaient pas vouloir prolonger leur séjour. Au début, dans la cohue, aucun des combattants ne s'aperçut de rien. Au loin, le bruit du tamtam cadencé de rafales de mitrailleuses, lançait un nouveau message qui ne semblait pas plaire à tout le monde.

Dans un nuage de fumée, un à un, les moteurs se mirent en route. En fait, cela se passa très vite et en une fois, la pagaille fut couverte par les bruits puissants des différents appareils.

- Où allons-nous ?
- Retour sur Coq. Et en vitesse.

Soudain, surpris, les militaires interrompirent leurs bagarres. Quelques-uns coururent vers nous en faisant signe de nous arrêter. Puis ils épaulèrent et les premières balles partirent. Je n'entendis pas les détonations, mais seulement les impacts sur la carlingue. Une... deux... Sans doute ne tiraient-ils pas vers la cockpit, ni vers les moteurs, mais cela ne changeait rien à l'ambiance survoltée du moment.

Dans un vacarme assourdissant et entouré... de fumée et de poussière, les machines, toutes ensemble, se dirigèrent vers le bout de piste. C'était ahurissant. Les prémisses d'un vrai cauchemar... La fin du monde, cela devait être quelque chose comme cela. Un vrai cirque.

D'abord les quatre avions, puis nous, puis l'autre hélico, celui des Cubains. Nous n'avions pas le choix... Nous nous suivions les uns les autres afin de nous éloigner au plus vite des bandes armées qui s'affrontaient. Il y avait peut-être également l'idée que tant que nous restions groupés, nous risquions moins... Ridicule, mais voilà. Et puis tout cela se passa tellement vite... De toute façon, à ce moment-là, à cause des nuages de poussière, nous ne distinguions plus grand chose et ne pouvions rien tenter.

lange afstanden af te leggen al rijdend en zijn wielotjes zijn niet te vergelijken met vliegtuigwielen.

Een gekke boel. Die verdomde startbaan was juist breed genoeg voor één vliegtuig en zou er nu in een keer vier moeten slikken. Allemaal samengepropt, hoopten ze zo vlug mogelijk op te stijgen... Twee DC-3's en twee T-28 jachtvliegtuigen. We spreken nog niet over de twee helikopters, of van de honderden mannen die in alle richtingen schoten, of van de levenloze lichamen, of van de gekwetsten die op de grond lagen. Een gruwelijk beeld als men zag hoe zij met hun laatste krachten al kruipend de startbaan trachtten te verlaten om niet verpletterd te worden.

Dat waren zes kisten op één startbaan die nauwelijks een tiental meter breed was. Aan weerszijden was er wel een grasstrook, maar die stond vol termietenhopen en verroeste vaten. Niet goed. Te mijden...

De twee helikopters bevonden zich enkele honderden meter achter de vliegtuigen. Op een bepaald ogenblik maakten ze een 180° bocht op het einde van de startbaan om te kunnen opstijgen. Hoe slaagden ze erin zonder elkaar te raken en met elkaar in botsing te komen? Dit zal voor altijd een mysterie blijven. Maar met vier vliegtuigen recht voor ons was het moment niet gekomen om dit raadsel op te lossen.

Iedereen heeft op een bepaald ogenblik in zijn leven onvergetelijke ogenblikken meegemaakt. Ogenblikken die zo intens, zo sterk, zo onvoorzien zijn dat ze voor altijd in het geheugen gegrift blijven. Ongetwijfeld zou een dergelijk ogenblik werkelijkheid worden.

Af en toe hoorden we de salvo's van automatische wapens samen met het klappen van de helikopterbladen. De lichtspookkogels tekenden korte lichtende slierten rondom ons. Het viel me ook op dat talrijke opgewonden mannen schoten zonder te mikken en hun wapen aan de heup hielden. Er werd hard geknald en soms zag men kleine rookwolkjes waarschijnlijk van wapens die vanuit de brousse afgevuurd werden. Er werd van alle kanten duchtig geschoten. Er waren zelfs ontploffingen. Misschien handgranaten? De vechters stonden soms niet meer dan twee of drie meter van elkaar. Het was een vreselijke vechtpartij... De mensen vielen als kegels. Alsof het een spel was, achtervolgden sommigen elkaar al dreigend met hun machetes. Maar dit was geen spel...

Door het overhaast opstijgen konden de machines de lijken noch de gekwetsten die op de grond lagen ontwijken. Niet fraai... Wij hoorden niets in al dat lawaai, maar het moest afschuwelijk zijn... Bij de minste verkeerde beweging, als een van de vliegtuigen iet wat van zijn koers zou afwijken, dan werd het een ramp... Tegen elkaar gekneld, met zes zware schroefbladen die volle gas draaiden, zou het geen lachertje zijn... Het zou als een reuze hakmolen zijn. Prima gehakt... Volle gas stegen ze allemaal samen op en stormden recht op ons af. Zouden ze de grond kunnen verlaten? Het eerste vliegtuig misschien, maar de anderen zouden in de sterke turbulentie van de andere vliegtuigen heel wat moeite hebben om niet om te kantelen en tegen elkaar te botsen.

Het was een moment van duivelse spanning.

Kost wat kost wilden ze hun vel redden. Normaal. Ze waren ook overtuigd dat we de startbaan zouden vrij maken... ook normaal. Uiteraard was een helikopter gemaakt om verticaal op te stijgen...

En revanche, ce qui était certain, c'est qu'avec la température du moment, nous ne pouvions pas décoller à la verticale. Nous devions donc à nouveau procéder comme un "autogire" et rouler, rouler. Apparemment les Cubains avaient le même problème, et donc, coincés entre tous ces bacs, nous devions suivre. Mais un hélicoptère n'est pas prévu pour parcourir de longues distances et ses petites roues ne pouvaient concurrencer celles des avions.

De la folie. Cette foutue piste juste assez large pour un seul avion se préparait à en digérer quatre d'un coup. Tous, emboîtés l'un dans l'autre et espérant chacun, décoller au plus vite... Deux DC-3 et deux chasseurs T-28. Cela, sans parler des deux hélicos, ni de la centaine de gens tiraillant en tous sens, ni des corps inanimés, ni encore des blessés éparpillés à terre. Un tableau atroce que de voir ceux-ci, qui, pour ne pas se faire écraser, tentaient avec leurs ultimes forces de quitter la piste en rampant.

Cela faisait six bacs pour une piste qui avait à peine une dizaine de mètres de large. De part et d'autre il y avait bien une bande d'herbe, mais elle était parsemée de petites termitières et de touques rouillées. Pas bon. À éviter...

Les deux hélicos se trouvaient à quelques centaines de mètres derrière les avions, quand, à un moment donné, arrivés en bout de piste, ceux-ci virèrent à 180° pour se présenter au décollage. Comment firent-ils cette manœuvre, sans se cogner, sans se rentrer l'un dans l'autre ? Cela restera un éternel mystère. Mais avec quatre avions en face de nous, ce n'était pas le moment de chercher à résoudre cette devinette.

À l'un ou l'autre moment de sa vie, tout le monde a vécu des instants inoubliables. Des moments si intenses, si puissants et si imprévisibles qu'ils resteront à jamais gravés dans la mémoire. Aucun doute, ce fut un de ces moments-là qui se préparait.

Les rafales d'armes automatiques se confondaient par moments avec le martèlement des pales. Les balles traçantes dessinaient de courtes gerbes brillantes autour de nous. Je remarquais également, que dans l'excitation, beaucoup tiraient sans épauler, simplement en tenant leur arme sur le côté. Cela pétait sec et aussi, par moments, de petits flocons de fumée permettaient de deviner les armes qui crachaient hors de la brousse. Cela crépitait vraiment de toute part. Il y eut même des explosions. Peut-être des grenades ?

Parfois, les combattants ne se tenaient seulement qu'à deux ou trois mètres l'un de l'autre. La bagarre était terrible... Les gens s'écroulaient comme des marionnettes. Certains aussi, comme pour un jeu, se poursuivaient en brandissant leurs machettes. Mais ce n'était pas un jeu...

Dans la hâte du décollage, les machines ne purent éviter les cadavres ni les blessés jonchant le sol. Pas beau... Dans tout ce vacarme, nous n'entendions rien, mais ce devait être horrible...

Mais le moindre faux mouvement, le moindre écart d'un seul des avions et c'était la catastrophe... Imbriqués l'un dans l'autre, avec six grosses hélices poussées à plein régime, il n'y aurait pas de cadeau... Ce serait comme une immense moulinette. Le hachis assuré...

Plein gaz, ceux-ci, en décollant tous ensemble, foncèrent donc droit sur nous. Allaient-ils parvenir à quitter le sol ? Le premier peut-être, mais les autres, pris dans les terribles turbulences générées entre



Souvenirs d'une balade dans le nord

De uitlaatklep van de motoren die op volle kracht draaiden stond gloeiend rood. Ik herinner me in alle geval dat ze lange vlammen uitspuwden. Wegens de luchtvochtigheid vormden zich daarbij zeer vlug fijne condensatieslierten op de uiteinden van de schroeven en van de vleugels. Daar zij de eersten waren en plots beseften dat het dramatisch zou worden, maakten de Cubanen rechtsomkeer midden een stofwolk en stuurden hun helikopter in allerijl naar een kleine parkeerplaats. Hun toestel was niet in betere staat dan het onze. Al rijdend liet dit maneuver hun toe wat te versnellen en met moeite de grond even te verlaten. Daarbij scheerden ze eerst over het dak van een hut en daarna over bananenbomen, ploften dan neer op de baan die naar het piepkleine vliegveld leidde, en konden eindelijk opstijgen.

Voor ons was het veel ingewikkelder. Enerzijds zaten we geklemd tussen het wrak van de oude DC-3 en de "banaan" van de Cubanen, anderzijds tussen de bomen, de verroeste vaten en de termietenhoppen van de brousse, en achter ons door vier vliegtuigen die aan het opstijgen waren en die recht op ons afstevenden... Er bleef niet veel keuze over.

De kogels sloegen met korte knallen in de romp. Soms bemerkte men dat er met een "poupou" gevuurd werd. Dit zijn geweren met zwart kruit dat in een dichte grijze wolk ontploft. Ze worden met spijkers, bouten of schroot geladen. Af te raden... Dit schouwspel in de eerste loge van uit een gammele helikopter, in een loodzware hitte en met zenuwen gespannen als vioolsnaren. Daarvan blijven zonder twijfel onuitwisbare herinneringen over.

De vliegtuigen hadden gelukkig wat tijd nodig om op snelheid te komen. Ik had de indruk dat het slechts een fractie van een seconde zou duren vooraleer ze ons zouden bereiken en in botsing komen. In werkelijkheid waren het zeker 4 à 6 seconden alvorens we door het eerste toestel zouden weggemaaid worden... en de ramp zouden meemaken. Echte vakantie...

Als vakman had Pussy onmiddellijk het gevaar ingezien dat op ons afkwam. Hoe zou hij ons uit deze hachelijke toestand redden? In feite had hij niet veel keuze. Volle gas had hij de machine al rijdend doorheen alles geloodst, en keerde hij langs de reeds afgelopen weg terug... Dit liet hem vooreerst toe de schok met enkele tienden van een seconde uit te stellen. Daarbij kon hij vanaf deze positie de vordering van de anderen in het oog houden. Na een tiental meter trachtte hij op te stijgen. Maar natuurlijk slaagde hij er niet in... Heel vlug trachtte hij sprongen te maken, maar tevergeefs. Er moest nog gereden worden, altijd maar rijden en voldoende snelheid bereiken... anders was het hopeless. We hadden het gezien met het toestel van de Cubanen die nipt een catastrofe vermeden toen ze op enkele centimeter na over het dak van een hut en over de bananenbomen scheerden.

De anderen naderden als raceauto's. Nog enkele fracties van seconden... Ze hadden al te veel snelheid om nog te kunnen remmen of ons gewoonweg te ontwijken... Ja, ons ontwijken! Maar hoe? Door zich tegen de termietenhoppen te pletter te rijden? De schok zou onvermijdelijk zijn...

Met alle wijzers in het rood en het instrumentenbord dat knip-perde als een kerstboom, maakte de zware motor al bulderend een allerlaatste poging. Zou hij zijn slag halen? Wij hadden al de brandstof van de "pylontank" verbruikt. En nu was het de tank van de helikopter zelf die de motor deed draaien, maar we

les appareils, allaient avoir un sacré mal à ne pas basculer et percuter leurs voisins. Ce fut un moment de suspense infernal.

A tout prix, ils voulaient sauver leur peau. Normal. Ils étaient aussi persuadés que nous allions dégager la piste... Normal, également. Forcément, un hélicoptère, c'était fait pour décoller à la verticale... Les moteurs poussés au maximum avaient les échappements prêts à fondre ; en tout cas, je me souviens qu'ils crachaient de longues flammes. De plus, à cause de l'humidité de l'air, de fines traînées de condensation apparurent très vite aux extrémités des hélices et en bout d'ailes.

Etant les derniers et subitement conscients du drame qui se préparait, les Cubains firent demi-tour dans un nuage de poussière et conduisirent leur hélicoptère à toute vitesse vers la petite aire de parking. Leur machine ne semblait pas en meilleur état que la nôtre. Cette manœuvre, en roulant, leur permit d'accélérer un peu et péniblement, de quitter un moment le sol, rasant d'abord le toit d'une case et ensuite les bananiers, pour retomber lourdement sur la route menant au minuscule aéroport et enfin quitter le sol.

Pour nous, ce fut beaucoup plus compliqué. Coincés d'un côté par l'épave du vieux DC-3 et la banane des Cubains, de l'autre par les arbres, les bidons rouillés et les termitières de la brousse et derrière, par quatre avions en plein décollage et fonçant en furie droit sur nous... Il ne restait pas beaucoup de choix. Les balles frappaient la carlingue de coups secs. Parfois, on apercevait un coup de "poupou". Ce sont des fusils à poudre noire dont la détonation donne un gros nuage gris. Ils sont chargés de clous, de boulons ou de mitrailles. A déconseiller...

Tout cela vu en première loge à partir d'un hélico poussif, dans une chaleur de plomb et les nerfs tendus, vibrant comme des cordes de violon. Vraiment, cela laisse des souvenirs qui marquent. Heureusement, cette flotte mit un moment à prendre de la vitesse. J'avais l'impression qu'avant de nous atteindre et de nous heurter, cela n'allait durer qu'une fraction de seconde. En réalité, nous en avions certainement 4 à 6 avant d'être fauchés par le premier appareil... et de vivre la catastrophe. De vraies vacances...

En professionnel, Lechat avait tout de suite compris le danger qui fonçait vers nous. Comment allait-il nous tirer de cette mauvaise position ? En fait, il n'avait pas beaucoup de solutions. Plein moteur, il avait fait rouler la machine en progressant de travers tout en rebroussant le chemin parcouru... D'abord, cela permettait de retarder le choc de quelques dixièmes de secondes, ensuite, cette position lui donnait l'occasion de surveiller la progression des autres.

Après avoir parcouru une dizaine de mètres, il essaya de décoller. Mais bien sûr, il n'y parvint pas... alors très vite, il tenta de faire des bonds. Mais sans espoir. Il fallait encore rouler, rouler à tout prix et prendre de la vitesse... sans cela, c'était hopeless. Nous l'avions vu avec la machine des Cubains qui avait frôlé la catastrophe en rasant à quelques centimètres près, le toit de la case, puis les bananiers. Les autres approchaient comme des bolides. Encore quelques fractions de secondes... Leur vitesse était déjà trop élevée pour pouvoir encore freiner ou simplement nous éviter...

Oui, nous éviter ! Mais comment ? En allant se fracasser contre les termitières ? Le choc serait inéluctable... Toutes les aiguilles dans le rouge et le panneau des instruments clignotant comme un arbre

wisten niet hoeveel autobenzine er nog in zat. Zou de cocktail met vliegtuigbenzine volstaan? Het uur van de waarheid was aangebroken.

Nu of nooit. Uitdaging! Zo het “nooit” was, dan was het om zeep. Het einde. Vaarwel. Het zou eindigen in een stofwolk, verwrongen schroot, vlammen en vonken... En wij als engeltjes... al zingend naar de hemel voortgestuwd... En nooit ofte nimmer zou iemand dit verhaaltje kennen.

Angstig luisterden we naar de minste hapering. De motor bulderde zoals ik het nog nooit had gehoord en gehoorzaamde aan Pussy's bevelen. Het oorverdovend lawaai van de naderende toestellen was even sterk als dat van onze helikopter. Plots poogde Pussy een nieuwe sprong. Nog hoger. En meteen begreep ik wat hij wilde doen. Gek... hoe kon men zoiets durven? Waanzin... pure waanzin... zelfmoord...! Staf schreeuwde uit volle borst **“nee niet doen”**! De helikopter trilde toen hij de grond verliet... hij had in geen geval genoeg snelheid om te vliegen... enkel voldoende om een paar seconden op te hangen aan zijn schroefbladen die sisten in de vochtige lucht. Helemaal niet grappig als men daarbij weet dat men midden een honderdtal woeste schutters zit.

Door ongelooflijk veel geluk geraakten we door deze sprong een twintigtal meter hoog. Precies als in een perfect gesynchroniseerd ballet was dit juist het ogenblik waarop de vier vliegtuigen ons bereikten. Ze gleden onder ons door, als een zucht, als een golf. Ik zag ze onder mijn voeten voorbijkomen... Achter hen raakte de helikopter terug de grond in het stof en vooral midden de gevaarlijke turbulentie die ze veroorzaakten. Het was een harde schok. Mijn zetel zakte door en heel de romp kraakte angstvallig. Ik dacht even dat de helikopter uiteenviel. Verschrikkelijk. Onvoorstelbaar. Het toestel was letterlijk over de vier kisten gesprongen.

"Goed gespeeld Pussy". Een echt circusnummertje... de max. Een supermax! Bravo. Een *'never seen' before*... nooit eerder gezien. Een première!

Was het toeval of een buitengewoon geluk dat dit ongelofelijke maneuver had kunnen slagen? Bestond daar wel een antwoord op? Ja, een enkel, dat Pussy een crack was. Een echte crack. Ik zag Staf die zijn voorhoofd afveegde...

Ik voelde me terzelfdertijd fier en belachelijk. Naast Pussy gezeten was ik als een meeloper. Ik had hem in niets kunnen helpen, enkel zijn krachttoer bewonderen, stom van verbazing, in paniek mijn zetel vastklemmend...

Maar waarom had Pussy het toestel neergezet? Geen snelheid genoeg? De motor? De brandstof? Een ander probleem? Om het even. We hadden nu vrij spel. Althans bijna, daar de brousse de enige uitweg was, moesten we op de startbaan rijden... Maar helaas, dan moesten we opnieuw de vechtende groepen trotseren... Gelukkig ging dit heel vlug. Hun ogen niet gelovend zagen de vechters ons met verbijstering afkomen. Ze losten enkele salvo's en maakten zich vlug uit de voeten door in de “matitis” te duiken om zich te verschuilen. Gelukkig werden er geen brokken gemaakt en wat later verlieten we de grond.

Zodra hij in de lucht was maakte Pussy een 90°-bocht naar rechts om de laatste kogels, die men voelde aankomen, te ontwijken. We bevonden ons onmiddellijk boven de stroom en over de golven scherend vlogen we in volle snelheid weg.

de Noël, le gros moteur, en grondant, fit un ultime effort. Allait-il tenir le coup ?

Nous avions consommé tout le carburant du «tank» ventral. Et maintenant le moteur était alimenté par le réservoir propre de l'appareil. Mais nous ignorions combien d'essence de voiture y était resté. Le cocktail avec de l'essence pour avion allait-il nous réussir ? C'était le moment de vérité.

Maintenant, ou jamais. Défi ! Si c'était « jamais », alors c'était foutu. La fin. Adieu. Cela se terminerait dans un nuage de poussière, de ferrailles tordues, de flammes et d'étincelles...

Et nous, comme de petits anges... qui, en miaulant, seraient propulsés vers le ciel... et jamais, jamais, personne ne connaîtrait cette petite histoire. Anxieux, nous étions à l'affût du moindre raté. Et rugissant comme je ne l'avais encore jamais entendu, le moteur se soumit à la volonté de Pussy. Déjà le ronflement assourdissant des appareils qui s'approchaient se mêlait au nôtre.

Brusquement, Pussy amorça un autre bond. Plus grand celui-là... Et soudain je réalisai ce qu'il avait l'intention de tenter. Dingue... comment oser cela ? De la folie... de la pure folie... un suicide... ! Staf cria de toutes ses forces **« non pas cela »** ! L'hélico quitta le sol en tremblant... en tout cas, pas en état de vol... seulement accroché à ses pales qui sifflaient dans l'air humide. Pas drôle du tout quand, en plus, on se sait être au milieu d'une centaine de tirailleurs en furie.

Par une chance incroyable, ce bond-là nous amena à une vingtaine de mètres au-dessus du sol et comme dans un ballet synchronisé à la perfection, ce fut juste au moment où les quatre avions arrivèrent à notre hauteur. Ils passèrent sous nous, comme un souffle, comme une vague. Je les vis glisser sous mes pieds...

L'hélico retoucha le sol derrière eux, dans la poussière et surtout la dangereuse turbulence de leur passage. Le choc fut rude. Mon siège s'enfonça et toute la carlingue eut un horrible crissement. Je crus un moment que l'hélicoptère se désintégrait. Epouvantable. Inimaginable. La machine avait carrément sauté au-dessus des quatre bacs...

« Bien joué ! Pussy ». Un vrai numéro de cirque... le top. Le super top ! Bravo. Du *never seen*... du jamais vu. Une première !

Était-ce le hasard ou une chance invraisemblable qui avait permis de réussir cette incroyable manœuvre ? Y avait-il seulement une réponse ? Oui, une seule, que Pussy était un as. Un vrai as.

Je vis Staf qui s'essuyait le front... Je me sentais fier et ridicule à la fois. Assis à côté de Pussy, j'étais comme une potiche. Je n'avais pu l'aider en rien, seulement suivre ses prouesses, muet de surprise, agrippé à mon siège en serrant les fesses...

Mais pourquoi Pussy avait-il reposé la machine ? Pas assez de vitesse ? Le moteur ? Le fuel ? Un autre ennui ? Peu importe. Nous avions maintenant le champ libre. Enfin presque, car n'ayant aucun autre dégagement que la brousse, nous devions rouler sur la piste... Mais hélas, ceci en retransversant les groupes qui s'affrontaient...

Heureusement, cela se fit très rapidement. N'en croyant pas leurs yeux, les combattants nous regardèrent venir d'un air affolé. Ils lâchèrent quelques rafales, puis rapidement s'éclipsèrent en plongeant dans les matitis pour se mettre à l'abri.

"Gedaan met Lisala. Adieu! *Never! Never!*". Ook hier ziet men ons niet meer terug.

Wie heeft er ooit gezegd: "Weggaan is een beetje sterven"? Enkel een dwaaskop kan dergelijke nonsens uitspreken.

Dit zijn ogenblikken waarop men tot eender welk geloof zou toetreden. Zelfs naar de hel vliegen zou aangenaam geweest zijn, na de emoties die we zopas hadden doorgemaakt!

De drugs-mode was nog in het beginstadium. Hoewel ze reeds vervloekt werd als een geschenk des duivels kan ik enkel dankbaar zijn tegenover de schutters die zonder enige twijfel sterk onder invloed waren... Zonder de hennep en het bier dat ze in hun lijf hadden, waren we zeker in Lisala niet kunnen opstijgen zonder enkele kogels in ons lichaam... wellicht erger dan dat.

Gelukkig maar, niemand werd geraakt. Een wonder, een mirakel dat we heelhuids uit deze schietpartij gekomen waren.

Par chance, il n'y eut pas de casse et un moment plus tard nous quittions le sol.

Aussitôt en l'air, Pussy vira de 90° à droite afin d'éviter les dernières balles dont on devinait le tracé. Nous nous retrouvâmes tout de suite au-dessus du fleuve et c'est en rasant les flots que nous nous éloignâmes à toute vitesse.

« *Out pour Lisala. Adieu ! Never ! Never !* ». Lui aussi...

Qui donc avait proclamé que « partir, c'était mourir un peu » ? Ces mots, tout comme leur contraire, seul un imbécile avait pu les prononcer...

Ce sont des moments où l'on se convertirait à n'importe quelle religion. Même aller en enfer aurait été un moment agréable, comparé aux instants qui venaient de se dérouler !

La mode des drogues était encore à ses débuts. Et bien qu'on la diabolisât déjà comme étant la pire des déchéances, je ne pus m'empêcher d'avoir une pensée reconnaissante envers ces mitrailleurs qui en avaient certainement tous consommé... Sans elle, sans le chanvre et la bière qu'ils avaient ingurgités, nous n'aurions pu quitter Lisala sans quelques trous dans la peau... Peut-être pire que cela...

Heureusement donc, personne n'était blessé. Une chance, un miracle, d'être sorti indemne de cette longue fusillade.



Vervolg van de avonturen van Pussy, Maatje en Staf in ons volgend magazine.
Onderhandelingen in Coquilhatstad.

Suite des aventures de Pussy, Maatje et Staf dans notre prochain magazine.
Négociations à Coq.

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

Een hoofdstuk geschiedenis

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

Moment d'histoire



Jean Buzin

Vertaling Jean-Paul Buyse en Bruno Ceuppens

Dans nos magazines 3 & 4-2019 ainsi que 1-2020, Jean Buzin nous a dépeint la période difficile vécue par les aviateurs de l'Aéronautique Militaire suite à la débâcle de mai 1940.

Leur sort sera souvent conditionné par les circonstances dans lesquelles la capitulation les a surpris. Certains rejoindront la RAF ou la SAAF souvent au péril de leur vie. Ils seront bientôt rejoints par une génération de jeunes qui, refusant de vivre sous le joug nazi, suivront leur exemple. D'autres connaîtront une longue captivité, d'autres encore y échapperont pour s'engager dans des actions de résistance qui les mèneront parfois dans les sinistres camps de la mort. Tous témoigneront d'un patriotisme sans faille.

La guerre terminée dans un contexte de difficultés politiques et financières ce sera un vrai défi de rassembler cette diversité de parcours, aux vécus si différents, en un ensemble cohérent visant à la reconstitution d'une aviation militaire.

Dans cette quatrième partie, Jean Buzin nous retrace cette période complexe, souvent incertaine, prélude à la naissance de notre Force Aérienne.

In onze magazines 3 & 4-2019 en 1-2020 heeft Jean Buzin ons de moeilijke periode geschetst die onze vliegeniers van de Militaire Luchtvaart hebben doorgemaakt na het debacle van mei 1940.

Hun lot zal vaak afhangen van de omstandigheden waarin zij zich bevonden toen de overgave hen heeft verrast. Sommigen zullen RAF/SAAF vervoegen, vaak op gevaar van hun eigen leven. Ze zullen weldra vervoegd worden door jongeren die weigeren onder het nazi regime te leven en hun voorbeeld zullen volgen. Anderen zullen lang in gevangenschap doorbrengen, nog anderen zullen hieraan ontsnappen en de weerstand vervoegen, hetgeen hen vaak het leven zal kosten. Hun acties getuigen van een onwrikbare burgerzin.

De oorlog eindigt in een klimaat van politieke en financiële moeilijkheden. Het wordt een ware uitdaging om het beschikbaar potentieel met diverse oorlogsbelevissen samen te smelten tot een coherent geheel om de militaire luchtvaart opnieuw in het leven te roepen.

In dit vierde deel leidt Jean Buzin ons door deze complexe, soms onzekere periode die zal leiden tot de geboorte van onze Luchtmacht.



Le 7 mai 1945, la défaite de l'Allemagne nazie est scellée.

Op 7 mei 1945 is de nederlaag van nazi Duitsland bezegeld.

Quatrième partie : une renaissance difficile

Jours d'incertitude (mai 1945 - avril 1946)

Le 7 mai 1945, la défaite de l'Allemagne nazie est scellée. Un chapitre était clos et la paix revenue, synonyme de rupture. Cinq années s'étaient écoulées depuis le naufrage de notre Aéronautique Militaire au cours desquelles nos aviateurs avaient connu des fortunes diverses.

La guerre terminée, la question de l'avenir de l'aviation militaire belge n'allait pas tarder à se poser.

Dès août 1945, le ministre de la Défense va confier au général Hiernaux, commandant de l'Aé Mil en 1940 à peine rentré de captivité, la présidence d'une « Commission d'examen pour la réorganisation de l'Aéronautique Militaire belge ». Le choix de cette personnalité témoigne sans conteste d'une vision passiste de l'avenir. Quelles que fussent ses qualités, il n'avait pu suivre de près la formidable évolution de l'arme aérienne au cours de la guerre. Sans ligne politique définie par le gouvernement, sans cadre budgétaire, composée d'officiers anciens prisonniers de guerre et d'officiers de la Section belge de la RAF, seuls quelques grands principes généraux seront dégagés. Même s'il semble évident aujourd'hui que l'aviation militaire devait se reconstituer à partir de la Section belge de la RAF, rien n'était moins sûr à l'époque. De longs mois s'écouleront avant que cette évidence ne soit reconnue. Dans l'intervalle s'inscrira une période faite d'incertitudes, de non-décisions, de tensions au sein même de la communauté des aviateurs qui avaient de l'avenir de notre aviation, des conceptions différentes suivant l'origine,

Deel 4: een moeilijke wedergeboorte

Onzekere dagen (mei 1945 - april 1946)

Op 7 mei 1945 is de nederlaag van nazi Duitsland bezegeld. Een hoofdstuk is afgesloten, het is weer vrede, maar er is ook een breuklijn. Sinds de ondergang van onze Militaire Luchtvaart gingen vijf jaar voorbij tijdens dewelke onze vliegers verschillende lotsbestemmingen kenden.

Eens de oorlog voorbij, zou weldra de toekomst van het Belgisch militair vliegwezen aan bod komen.

Vanaf augustus 1945 benoemt de minister van Defensie generaal Hiernaux, commandant van de Aé Mil in 1940 en net uit gevangenschap teruggekeerd, tot voorzitter van een "Onderzoekscommissie voor de reorganisatie van de Belgische Militaire Luchtvaart". Deze keuze getuigt zonder meer van een voorbijgestreefde visie op de toekomst. Wat ook zijn verdiensten geweest waren, de generaal had de formidabele evolutie van het luchtwapen gedurende de oorlog niet van nabij kunnen volgen. Zonder politieke richtlijnen van de overheid, zonder budgettair kader, samengesteld uit ex-krijgsgevangen officieren aangevuld met officieren van de Belgische Sectie van de RAF, kan de commissie slechts enkele grote algemene principes formuleren. Vandaag lijkt het vanzelfsprekend dat de militaire luchtvaart heropgebouwd moest worden op basis van de Belgische Sectie van de RAF, maar destijds was dat niet zo vanzelfsprekend. Het duurt meerdere maanden vooraleer deze evidentie erkend wordt. In tussentijd heerst er bij de piloten heel wat onrust. Zij koesteren

l'expérience et le vécu de chacun. Période marquée aussi par un climat d'instabilité politique et de désintérêt de l'opinion publique dont les représentants se montraient peu empressés à prendre en compte le problème de la structure future de nos forces armées et en particulier de la reconstitution d'une aviation militaire.

D'autre part, la RAF n'entendait pas garder dans ses structures les formations et le personnel étrangers qui avaient combattu dans ses rangs. Ils étaient censés passer sous commandement national et rejoindre leurs pays respectifs, démarche que nos autorités n'étaient pas prêtes d'assumer.

Car il fallait se rendre à l'évidence, il n'existait en Belgique à ce moment (juin 1945) aucun aérodrome ni infrastructure logistique susceptibles d'accueillir et d'assurer le support technique

voor de toekomst van onze luchtvaart opvattingen die verschillen naargelang hun herkomst, ervaring en belevenissen. Het is ook een tijd van politieke instabiliteit en onverschilligheid bij de publieke opinie en haar vertegenwoordigers die zich weinig inlaten met de toekomstige structuur van onze strijdkrachten en nog minder met de heropbouw van een militair vliegwezen.

Anderzijds is de RAF ook niet geneigd de buitenlandse eenheden en het personeel die in haar rangen gestreden hebben, in haar midden te houden. Ze worden verondersteld onder nationaal commando te komen en naar hun eigen land terug te keren. Onze eigen overheid was hiertoe vooralsnog niet bereid.

Inderdaad, het is onmiskenbaar, in België is er (in juni 1945) geen enkel vliegveld of logistieke infrastructuur geschikt om de



L'aérodrome de Beauvechain après les bombardements alliés en 1944.

... il n'existait en Belgique à ce moment (juin 1945) aucun aérodrome ni infrastructure logistique...

Het vliegveld van Beauvechain na de ge-allieerde bombardementen in 1944.

... in juni 1945 is geen enkel vliegveld of logistieke infrastructuur geschikt ...

d'unités aériennes dans les conditions normales du temps de paix. Par ailleurs, la Section belge ne possédait aucun avion en pleine propriété et elle ne disposait pas du personnel technicien belge en suffisance pour assurer la mise en œuvre des avions obtenus de la RAF.

Le Grp Cpn L. De Soomer, alors attaché au cabinet de la Défense, stigmatisera à la fois l'attitude des autorités politiques et celle de l'Inspectorat qui n'avaient fait aucune prévision pour l'après-guerre. Celui-ci n'ayant selon ses dires rien entrepris pour préparer la création d'une organisation au sol nécessaire à une aviation moderne, omettant également de former des jeunes éléments pour le travail d'état-major. Il en conclura qu'à ce stade, le maintien temporaire de la Section belge dans la RAF VR était la seule option permettant d'envisager la reconstitution à terme d'une aviation militaire sur le sol national. L'Air Ministry se rangera aux arguments avancés par le cabinet de la Défense et acceptera que la Section belge soit maintenue dans ses structures jusque fin février 1946. Ce délai devait permettre de mettre en place une infrastructure minimale et de garantir des conditions de fonctionnement sinon optimales du moins acceptables.

Mais la recherche d'infrastructures adéquates, démarche prise en charge par le Service de l'Aviation, et la constitution d'un parc aérien national n'étaient que deux des problèmes qui conditionnaient la renaissance d'une aviation militaire. Parmi ceux-ci, la gestion du personnel existant représentait un sérieux défi à relever.

La liste du personnel établie par la Section belge au 31 mai 1945 dont il est déjà fait mention laisse apparaître que à l'exclusion des pilotes faisant partie des 349 et 350 Sqn, pas moins de 248 navigants (194 pilotes, 30 navigateurs, 24 air gunners/radio) se trouvaient encore dans des unités de la RAF et étaient appelés à les quitter à court terme. Gonfler les effectifs de l'Inspectorat, de nos escadrilles déployées en Allemagne ainsi que ceux de la Belgian Training School dont les capacités d'absorption étaient déjà pratiquement atteintes semblait néanmoins être la seule alternative au détriment du rendement optimal de ces entités.

Rappelons que la Section belge de la RAF avait accueilli au fil des années près de deux cents anciens de l'Aé Mil. S'y étaient joints plus de cent quarante volontaires désireux de combattre à leurs côtés. Ils avaient signé un engagement à servir dans les rangs de la RAF et implicitement dans la Section belge pour la durée du conflit, période susceptible d'être prolongée de six mois pour des raisons administratives. Parmi ceux-ci, certains aspiraient à un retour rapide à la vie civile pour poursuivre une carrière interrompue par la guerre, pour retourner aux études, ou encore pour rejoindre les rangs de l'aviation commerciale renaissante. D'autres avaient pour ambition de continuer à servir dans une aviation militaire nationale dont la RAF était le modèle et qui devait logiquement trouver sa place dans la structure de nos forces armées d'après-guerre. Mais le calendrier et le cadre dans lequel ce choix aurait pu s'effectuer n'était pas défini les laissant dans l'incertitude. Situation qui conduira pas moins de 130 pilotes à quitter le service actif au cours des 6 mois suivant la fin de la guerre.

Sur le terrain, en Allemagne

En juillet 1945, nos deux escadrilles 349 et 350 sont pour la première fois réunies au sein d'une même unité, le 123 Wing déployé à

technische ondersteuning te verzekeren voor luchtvaart eenheden in normale vredestandsomstandigheden. Bovendien bezit de Belgische Sectie geen enkel vliegtuig in volle eigendom en heeft ze onvoldoende Belgisch technisch personeel om de vliegtuigen overgekomen van de RAF in te zetten.

Grp Cpn L. De Soomer, indertijd attaché bij het kabinet van Defensie, zal de houding van de politieke overheden aan de kaak stellen alsook deze van het Inspectoraat, die beiden geen enkel vooruitzicht voor de naoorlogse periode gemaakt hebben. Volgens hem had deze laatste niets ondernomen voor de oprichting van een beheersorgaan dat nodig is voor een moderne luchtmacht. Bovendien werd ook de opleiding van jonge elementen voor het stafwerk verwaarloosd. Hij trekt volgende conclusie: in de huidige stand van zaken is het tijdelijk behoud van de Belgische Sectie van de RAF de enige mogelijkheid om op termijn een militair vliegwezen op nationaal grondgebied te vormen. Het Air Ministry legt zich neer bij de argumenten van het kabinet van Defensie en aanvaardt dat de Belgische Sectie behouden blijft tot februari 1946. Dit uitstel moet de opbouw van een minimale infrastructuur mogelijk maken en moet een niet optimale, maar aanvaardbare functionering toelaten.

De zoektocht naar geschikte infrastructuur door de Dienst Luchtvaart en de samenstelling van een nationaal vliegtuigenpark zijn slechts twee van de problemen die zich bij heropbouw van een militair vliegwezen stellen. Ook het toekomstig beheer van het bestaande personeel vormt een ernstige uitdaging.

De reeds eerder vermelde lijst van personeel die door de Belgische Sectie op 31 mei 1945 opgesteld werd, bevat buiten de piloten van het 349 en 350 Smd, nog 248 man varend personeel (194 piloten, 30 navigators, 24 boordschutters/radio operatoren). Ze maken nog deel uit van RAF eenheden en worden verondersteld die op korte termijn te verlaten. Er zit niets anders op dan de bezetting van het Inspectoraat, van onze eenheden ontplooid in Duitsland en van de Belgian Training school, waarvan de absorptiecapaciteit al bijna bereikt is, nog te verhogen. Het is de enige oplossing. Maar ze gaat wel ten koste van het optimaal functioneren van deze eenheden.

Ter herinnering: de Belgische Sectie van de RAF had in de loop der jaren rond de twee honderd oudgedienden van de Mil Aé opgenomen. Hierbij voegden zich meer dan honderd veertig vrijwilligers die aan hun zijde wilden vechten. Ze hadden een verbintenis ondertekend om voor de duur van het conflict in de rangen van de Belgische Sectie in de RAF te dienen. Om administratieve redenen kon deze periode met zes maanden verlengd worden. Echter, sommigen onder hen wensten nu een snelle terugkeer naar het burgerleven om een door de oorlog onderbroken loopbaan of hun studies te hervatten of nog, om naar de heroplevende burgerluchtvaart over te stappen. Anderen hebben de ambitie om verder te dienen bij een nationale militaire luchtvaart naar RAF model, die onderdeel zou worden van de naoorlogse structuur van onze strijdkrachten. Maar de tijdsperiode en het kader waarin het moet gebeuren, zijn niet bepaald. Dit houdt iedereen in de onzekerheid en heeft tot gevolg dat niet minder dan 130 piloten, binnen de zes maand na het einde van de oorlog, de actieve dienst verlaten.

De toestand in Duitsland

In juli 1945 maken onze twee smaldelen, 349 en 350 voor de eerste maal deel uit van dezelfde eenheid, de 123^{ste} Wing, te

Wunstorf avant de rejoindre le 135 Wing à Fassberg au sein duquel la RAF acceptera que l'embryon d'un futur wing belge se mette en place.

Nos escadrilles se trouvent toujours sous le commandement opérationnel de la RAF, participant à l'occupation de l'Allemagne, sans perspective d'un retour éventuel au pays. L'effectif s'étoffe avec l'arrivée de pilotes dispersés jusque-là dans d'autres escadrilles de la 2TAF, notamment de la 609. En novembre, on ne compte pas moins de 31 pilotes dans chacune d'entre elles. Fin 1945, des mesures de démobilisation sont prises qui permettent de rendre à la vie civile les volontaires de guerre ayant servi en Grande-Bretagne avant la libération du pays. Les incertitudes quant à l'avenir sont telles que nombreux sont ceux qui exploitent cette opportunité. Au premier chef, nos techniciens les plus expérimentés.

Mais nos escadrilles déjà secouées risquent bientôt d'être saignées à blanc. Un deuxième train de mesures de démobilisation est annoncé début 1946 permettant de libérer les volontaires recrutés entre la libération et la fin de la guerre, récemment formés ou encore à l'instruction.

La mesure qui aurait signifié la fin de nos escadrilles, sera amendée dans la mesure où la démobilisation ne sera accordée qu'à l'issue d'une période équivalente à un terme de milice, soit douze mois. Ceci devait permettre d'assurer une soudure toute théorique avec les recrutements d'après-guerre. Par ailleurs, la RAF s'opposera à toute démobilisation tant qu'un technicien anglais de la même spécialité était toujours en service dans l'une ou l'autre de ces escadrilles. Elle refusera également que nos escadrilles soient intégrées dans le grand commandement BAFO (*British Air Forces Occupation Germany*) en cours de formation, tant pour des raisons politiques que pour des raisons opérationnelles. En effet, elle se serait vue contrainte de compenser les déficits en personnel comme par le passé.

Sur le terrain en Grande Bretagne

La Belgian Training School avait vu ses effectifs gonflés dans l'immédiat après-guerre avec l'incorporation du personnel navigant dispersé jusque-là dans les escadrilles de la RAF. En dehors du fonctionnement de l'École de pilotage élémentaire, elle pouvait difficilement garantir un entraînement de continuité au personnel navigant qu'elle hébergeait. Elle avait cependant bénéficié d'un bol d'oxygène dans la mesure où la RAF avait accepté de former dans ses écoles du Transport Command des équipages belges.

Le transport aérien allait revêtir une importance cruciale à partir de cette époque. De nombreuses infrastructures routières, ferroviaires, portuaires du continent avaient subi des dommages et attendaient leur remise en état. Il fallait rapatrier les prisonniers, ravitailler les armées d'occupation, sauver parfois de la famine des populations civiles. Dans l'urgence, la voie aérienne s'avérait la plus efficiente. Une centaine de nos navigants seront formés et serviront au sein du 525 Sqn, dont ils constitueront un moment la majorité des équipages, et au 187 Sqn chargé des transports vers l'Extrême-Orient. Nos équipages y gagneront une expérience unique pour le plus grand bénéfice de la Sabena que deux tiers des pilotes rejoindront dès que l'occasion leur en sera offerte ! Quant aux autres, ils contribueront à former les premiers équipages de nos escadrilles de transport.

Wunstorf. Vervolgens vervoegen ze de 135^{ste} Wing te Fassberg. Met goedkeuring van de RAF ontstaat hier het embryo voor een toekomstige Belgische wing.

Onze smaldelen vallen nog steeds onder operationeel commando van de RAF. Zij nemen deel aan de bezetting van Duitsland, zonder zicht op een terugkeer naar België. Het personeelsbestand wordt aangevuld met piloten die tot dan verspreid waren in andere smaldelen van 2TAF zoals het 609. In november beschikken beide smaldelen elk over niet minder dan 31 piloten. Eind 1945 worden demobilisatiemaatregelen genomen: vrijwilligers die in Groot-Brittannië dienden vóór de bevrijding van België mogen naar het burgerleven terugkeren. De onzekere toekomst maakt dat velen van deze gelegenheid gebruik maken. Op de eerste plaats de meest ervaren techniciers.

Maar onze al zwaar getroffen smaldelen lopen gevaar nog verder leeg te lopen. Een tweede reeks demobilisatiemaatregelen wordt begin 1946 aangekondigd. Hierdoor kunnen de vrijwilligers afzwaaien die tussen de bevrijding en het einde van de oorlog aangeworven werden. Ze zijn pas gevormd of nog in opleiding.

Deze maatregel, die het einde van onze smaldelen had kunnen betekenen, wordt gelukkig gewijzigd: demobilisatie wordt slechts toegestaan na een dienstperiode gelijk aan de duur van de dienstplicht, twaalf maand. Dit moest theoretisch toelaten aan te sluiten bij de naoorlogse rekrutering. Bovendien verzet de RAF zich tegen elke demobilisatie zolang er nog één Engelse technicus van dezelfde specialiteit in dienst is bij één van onze smaldelen. Ze weigert ook de integratie van onze smaldelen in het BAFO (*British Air Forces Occupation Germany*) commando in oprichting, en dat zowel om politieke als om operationele redenen. Want dat zou de RAF, zoals in het verleden, verplichten het deficit in personeel te compenseren.

De toestand in Groot-Brittannië

De Belgian Training School heeft onmiddellijk na de oorlog haar effectieven zien stijgen door het inlijven van varend personeel dat tot dan verspreid was over RAF smaldelen. Naast haar taak als elementaire vliegschool kan ze nog moeilijk de voortgezette training van dat varend personeel garanderen. Toch krijgt ze wat ademruimte wanneer de RAF akkoord gaat om Belgische bemanningen op te leiden in zijn Transport Command scholen.

Het luchttransport zou vanaf deze periode een cruciale rol toebedeeld krijgen. Op het continent hebben talrijke wegspoor en haveninfrastructuren schade opgelopen en wachten op herstel. Gevangenen moeten gerepatriëerd worden, de bezettingslegers vergen ravitaillering en soms moet het voedseltekort bij de burgerbevolking aangevuld worden. Al deze dringende noden kunnen best met luchttransport gelenigd worden. Een honderdtal bemanningen worden zo gevormd en dienen in het 525 Sqn, waar ze op zeker ogenblik de meerderheid van de bemanningen uitmaken en in het 187 Sqn, belast met het transport naar het Verre Oosten. Onze bemanningen bouwen er unieke ervaring op, tot grote vreugde van Sabena die twee derden van de piloten zullen rekruteren, eens ze er de kans toe krijgen. De overblijvers zullen de eerste bemanningen leveren voor onze toekomstige transport smaldelen.

Sur le terrain en Belgique

Bien qu'aucune décision officielle quant à la reconstitution d'une aviation militaire n'ait été prise, le Service de l'Aviation sous la direction du Grp Cpn L. Leboutte aidé du Grp Cpn L. De Soomer œuvrant à partir du cabinet MDN, va poursuivre les préparatifs nécessaires à la réalisation de cet objectif. Une section « Études des installations aéronautiques » avait été créée. Elle en avait fait l'inventaire et il était apparu rapidement que seuls les aérodromes construits par la Luftwaffe pendant la guerre offraient le potentiel suffisant pour accueillir des unités aériennes. Mais tous avaient été bombardés au cours de l'année 1944. Remis sommairement en état par les Alliés pour leurs besoins propres, ils nécessitaient des travaux importants pour satisfaire aux exigences normales du temps de paix. Dès septembre 1945 cependant, le choix prioritaire des installations de Beauvechain pour des escadrilles de chasse, d'Evere pour les unités de transport et de Schaffen pour l'École de pilotage avait été fait.

Dans ses attributions, le Service de l'Aviation s'était vu confier également la prise en charge des anciens de l'Aé Mil restés en Belgique sous l'occupation, responsabilité qui s'étendra aux aviateurs libérés des camps de prisonniers à la fin du conflit mondial. Ils se verront quelque peu dénigrés, victimes d'une discrimination certaine et décevante de la part de leurs pairs ayant servi dans la RAF. Témoignage de cet état d'esprit, certains voulaient octroyer à tous les navigants belges de la RAF une position préférentielle dans la future aviation militaire. Dans sa fonction de président de la « Commission d'examen », le général Hiernaux émettra à ce sujet quelques réserves. Selon lui, aux côtés de ceux ayant participé activement aux opérations de guerre d'autres n'avaient pas eu l'occasion d'y être engagés et s'étaient retrouvés dans des fonctions de support ou des tâches administratives ne justifiant pas un traitement de faveur.

Néanmoins tous les anciens de l'Aé Mil avaient été incités à rejoindre les rangs de la Section belge. Seulement une poignée parmi eux répondra à l'appel dans l'espoir de retrouver un statut de navigant. Espoir qui, compte tenu de la situation, ne pouvait être que déçu. Après avoir rejoint l'Angleterre, ils resteront cantonnés dans des fonctions administratives, de support ou d'encadrement dans l'attente d'un hypothétique réentraînement. Il en sera de même pour tous ceux n'ayant pas rejoint la Section belge. Ils se verront affectés en Belgique à différents services dépendant du ministère de la Défense. Pour ceux qui étaient désireux de reprendre leur place au sein du personnel navigant, il n'y avait pas de perspective à court terme. À l'image de celui qui régnait dans l'Armée, le climat général était lourd et tendu au point que le ministre de la Défense allait s'en émouvoir, s'inquiétant « *du mauvais moral constaté dans tous les organismes aéronautiques* ».

Jours d'espoir

Dans les premiers mois de 1946, l'horizon va progressivement s'éclaircir. La désignation du Grp Cpn L. De Soomer comme chef de cabinet du ministre de la Défense n'y est pas étrangère. En avril, le ministre fait connaître son intention de procéder à la reconstitution d'une aviation militaire et de la rendre indépendante de l'Armée. Il désigne le Grp Cpn L. Leboutte comme futur Chef d'EM avec prise d'effet le 1 juillet 1946 et le charge d'assumer

Op het terrein in België

Hoewel nog geen officiële beslissing is genomen over het heroprichten van een militaire luchtvaart, treft op het kabinet MLV de Dienst Luchtvaart, onder leiding van Grp Cpn L. Leboutte en geholpen door Grp Cpn L. De Soomer, de nodige voorbereidingen om dit te verwezenlijken. Er was al een sectie "Studie van de luchtvaart installaties" opgericht. Die maakte de inventaris en al snel bleek dat alleen de door de Luftwaffe in de oorlog gebouwde vliegvelden voldoende potentieel boden voor vliegende eenheden. Maar deze waren allen in 1944 gebombardeerd en werden slechts summier hersteld voor geallieerd gebruik. Belangrijke herstellingswerken waren dus nodig om te voldoen aan vredestijdsvereisten. Toch worden reeds vanaf september 1945 Beauvechain (jachtsmaldelen), Evere (transporteenheden) en Schaffen (vliegschool) weerhouden.

Binnen zijn bevoegdheden werd de Dienst der Luchtvaart eveneens belast met het beheer van de oudgedienden van de militaire luchtvaart die tijdens de bezetting in België gebleven waren. Deze bevoegdheid werd uitgebreid naar de vliegeniers die op het einde van de oorlog bevrijd werden uit de gevangenkampen. Als slachtoffer van een daadwerkelijke en betreurenswaardige discriminatie vanwege hun gelijken, die dienden in de RAF, worden zij enigszins achtergesteld. Kenmerkend voor deze ingesteldheid was dat sommigen aan al het Belgisch varend personeel van de RAF bevoorrechte posities wilden toekennen in de toekomstige militaire luchtvaart. Generaal Hieraux zal, in zijn functie als voorzitter van de "Onderzoekscommissie", hierover enig voorbehoud aan de dag leggen. Volgens hem hebben, naast diegenen die actief deelnamen aan de oorlogsoperaties, anderen de kans niet gekregen om ingezet te worden. Ze werden in steunfuncties ingeschakeld of kregen administratieve taken toebedeeld, waardoor ze geen beroep konden doen op een voorkeursbehandeling.

Niettemin werden alle oudgedienden van de Militaire Luchtvaart aangespoord om de rangen van de Belgische Sectie te vervoegen. Slechts een handvol onder hen beantwoordt de oproep in de hoop het statuut van varend personeel te herwinnen. Echter, gezien de situatie, kon deze hoop niet altijd vervuld worden. Nadat zij Engeland vervoegd hadden, bleven zij ingedeeld in administratieve, encadrering- of steunfuncties, in de hoop op een hypothetische her-opleiding. Dit zal ook het geval zijn voor al diegenen die de Belgische Sectie niet vervoegden. Zij zullen in België ingedeeld worden in diverse diensten van het Ministerie van Defensie. Voor hen die terug hun plaats wilden innemen in de schoot van het varend personeel is er op korte termijn geen perspectief. Voor de verantwoordelijke van de krijgsmacht schept dit een beeld van een bitter en gespannen klimaat zodat ook de minister van Defensie erdoor wordt aangegrepen. Hij uit zijn bezorgdheid "over de slechte geest die heerst in alle luchtvaart organismen".

Dagen van hoop

Tijdens de eerste maanden van 1946 zal de hemel stilaan opklaren. Daar is de aanstelling van Grp Cpn L. De Soomer als chef van het kabinet bij het Ministerie van Defensie niet vreemd aan. In april maakt de minister zijn intentie bekend om over te gaan tot de oprichting van een onafhankelijke militaire luchtvaart binnen het Leger. Met ingang op 1 juli 1946 duidt hij Grp Cpn L. Leboutte aan als Stafchef, en belast hem bij dezelfde gelegenheid met de functie



Group Captain L. De Soomer



Air Commodore Wouters



Lt Gén Avi L. Leboutte

dans l'intervalle la fonction de commandant de la Section belge de la RAF. Une indispensable unité de commandement est ainsi réalisée. Les attributions de l'Air Commodore Wouters se voient limitées à celles d'Inspecteur de l'Aviation. La Section belge de la RAF doit être considérée comme le seul élément organisé à partir duquel la reconstitution doit se réaliser. Les accords Eden-Spaak de novembre 1944 doivent s'y référer. Ils complétaient ceux signés en juin 1942 et précisait l'aide que le Royaume-Uni se disait prêt à consentir dans le cadre d'une reconstitution éventuelle d'une aviation militaire belge après la guerre. À savoir : la mise sur pied de deux escadrilles de chasse supplémentaires et d'une escadrille de transport.

L'avenir de notre aviation militaire semblant se préciser, l'Air Ministry accepte de prolonger jusqu'octobre 1946 l'intégration de la Section belge dans les structures de la RAF.

Signes avant-coureurs de la reconstitution, un élément de transport du 525 Sqn ainsi que le flight belge du Metropolitan Communication Sqn prennent leurs quartiers à Evere tandis que l'École de Pilotage Élémentaire et l'École Technique de la BTS s'installent progressivement à Schaffen et à Saffraenberg

Des propositions d'organisation calquées sur le modèle RAF sont étudiées par un petit groupe d'officiers dont le Wing CO M. Donnet sera la cheville ouvrière. L'organisation prévue devra permettre de définir les besoins de notre future aviation militaire. Démarche préalable à l'envoi à Londres en juin 1946 d'une délégation chargée de négocier avec l'Air Ministry les modalités de sortie de la Section belge de la structure RAF et la fourniture des équipements requis par voie de cession ou d'achat.

Mais l'annonce des démarches entreprises pour la reconstitution de notre aviation militaire n'avait pas apporté de réponse au souci principal du personnel de Fassberg. Aucune décision quant au maintien de nos escadrilles en Allemagne ou à leur retour en Belgique n'avait été prise. Les autorités britanniques semblaient privilégier l'option de voir nos unités de chasse, dès lors qu'elles seraient passées sous commandement national, continuer à participer à l'occupation de l'Allemagne en s'installant sur l'un

van bevelhebber van de Belgische Sectie binnen de RAF. Deze eenheid van commando verzekert een betere doeltreffendheid. De bevoegdheden van Air Commodore Wouters worden beperkt tot deze van Inspecteur der Luchtvaart. De Belgische Sectie binnen de RAF dient beschouwd te worden als het enige operationeel element van waaruit de heropbouw moet plaats vinden. Hierbij dient gerefereerd naar de akkoorden Eden-Spaak van november 1944. Deze vervullen de overeenkomst getekend in juni 1942 en preciseren de steun die het Verenigd Koninkrijk bereid was om te geven in het kader van een mogelijke heropbouw van een Belgische militaire luchtvaart na de oorlog. Meer bepaald: het oprichten van twee bijkomende jachtsmaldelen en van een smaldeel voor luchttransport.

Aangezien de toekomst van onze militaire luchtvaart vorm begint te krijgen, aanvaardt het Air Ministry om de integratie van de Belgische Sectie binnen de structuren van de RAF tot oktober 1946 te verlengen.

Als eerste signaal van de nakende heroprichting vestigen zich een transport element van het 525 Sqn, alsook de Belgische flight van het Metropolitan Communication Sqn in Evere, terwijl de Elementaire Vliegsschool en de Technische School van de BTS zich geleidelijk in Schaffen en Saffraenberg beginnen te installeren.

Een kleine groep officieren, met als spilfiguur Wing CO M. Donnet, bestudeert structuurmodellen gestoeld op de organisatie van de RAF. Het geselecteerd model zal moeten toelaten om de behoeften voor onze toekomstige militaire luchtvaart te bepalen. Met deze studie als achtergrond gaat een delegatie naar Londen in juni 1946. Ze is belast met het onderhandelen bij het Air Ministry over de modaliteiten om de Belgische Sectie uit de structuren van de RAF te halen en de levering van de noodzakelijke uitrustingen door schenking of door aankoop.

Maar de aankondiging van de genomen maatregelen voor de heroprichting van onze militaire luchtvaart brengt geen antwoord op de voornaamste bekommernis van het personeel van Fassberg. Er wordt geen beslissing genomen omtrent het behoud van onze smaldelen in Duitsland of over hun terugkeer naar België. De Britse

des aérodromes de la Ruhr ou de la Rhénanie. En juin 1946, des nouvelles mesures de démobilisation sont décrétées. Elles vont une nouvelle fois mettre à mal l'avenir de nos escadrilles et plomber le moral des navigants. Les demandes de mise en congé sans solde se multiplient. Les quelques officiers qui désirent poursuivre une carrière militaire n'y sont guère encouragés. Les modalités de passage dans les cadres d'active des officiers qui pour la plupart avaient un statut d'auxiliaire, ne seront pas précisées avant la fin du mois de juillet 1946. Le couperet des épreuves linguistiques en découragera alors plus d'un. Une nouvelle vague de départs en résultera. Au nombre de ceux-ci, quelques-unes des personnalités les plus en vue sur lesquelles le Service de l'Organisation tablait pour occuper des fonctions dans l'aviation qui allait renaître. La nouvelle du transfert vers la Belgique sera communiquée dans le cours du mois d'août 1946, trop tard pour convaincre les intéressés de renoncer à leur décision de quitter le service actif et de rejoindre pour la plupart les rangs de la Sabena.

autoriteiten schijnen de optie te verkiezen om onze jachteenheden, eens zij onder nationaal bevel komen, te laten deelnemen aan de bezetting van Duitsland en zich te vestigen op een van de vliegvelden in de Ruhr of in het Rijnland. In juni 1946 worden nieuwe maatregelen voor demobilisatie uitgevaardigd. Deze zullen opnieuw de toekomst van onze smaldelen bemoeilijken en het moreel van het varend personeel kelderen. De aanvragen tot verlof zonder wedde vermenigvuldigen zich. De luttele officieren die een militaire loopbaan wensen voort te zetten worden daartoe niet aangemoedigd. De modaliteiten tot overgang van het hulpkader, waartoe de meeste officieren behoren, naar het actief kader worden niet voor eind juli 1946 vastgelegd. Ook het struikelblok van het taalexamen ontmoedigt velen, een nieuwe golf van vertrekken is hiervan het gevolg. Onder hen een aantal zeer geschikte personaliteiten die door de Dienst Organisatie zijn voorbestemd om functies op te nemen in het toekomstig militair vliegwezen. In augustus 1946 wordt het nieuws meegedeeld over het overbrengen



Vers des horizons nouveaux

En septembre 1946, le Gouvernement entérine officiellement la création de l'Aviation Militaire.

Un Arrêté du Régent du 5 septembre 1946 instaure une « Commission Militaire Mixte ». Celle-ci doit définir la structure future de nos forces armées.

De commun accord avec la RAF, le 15 octobre 1946, les unités de la Section belge cessent d'être sous son commandement opérationnel, déterminant ainsi la date officielle de création de l'Aviation Militaire.

Le 24 octobre 1946, 22 Spitfire XVI des 349 et 350 Sqn en provenance de Fassberg se posent à Beauvechain marquant de façon concrète la renaissance de notre Aviation Militaire.

Un Arrêté du Régent du 14 novembre 1946 redéfinit et réduit de façon importante les limites d'âge du cadre du personnel navigant. La majorité des officiers supérieurs de l'Aé Mil de 1940 seront ainsi

van de smaldelen naar België; te laat om de belangstellenden van gedacht te doen veranderen om de actieve dienst te verlaten, meestal om de rangen van Sabena te vervoegen.

Naar een nieuwe horizon

In september 1946 wordt door de Regering de oprichting van het Militair Vliegwezen officieel bekrachtigd.

Per arrest van de Regent wordt op 5 september 1946 een 'Gemengde Militaire Commissie' opgericht. Deze dient de toekomstige structuur van onze strijdkrachten te bepalen.

In onderling overleg met de RAF worden op 15 oktober 1946 de eenheden van de Belgische Sectie teruggetrokken uit hun operationeel commando. Aldus wordt de officiële datum vastgelegd van de oprichting van de Militaire Luchtvaart.

Op 24 oktober 1946 landen 22 Spitfire XVI van het 349 en 350 Sqn uit Fassberg in Beauvechain en markeren zodoende op

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

forcés de quitter le service actif et la possibilité d'un réentraînement aérien pour nombre d'anciens désireux de retrouver un statut de navigant sera déterminée par leur temps de présence potentielle au sein de l'Aviation.

Le 15 janvier 1949, l'Aviation Militaire prendra l'appellation de Force Aérienne.

Épilogue

La tâche qui reste à accomplir est énorme. Elle nécessitera l'enthousiasme, l'engagement et l'abnégation de tous ceux qui, malgré les difficultés, avaient gardé foi en l'avenir de nos ailes militaires. En 1940 il n'avait fallu que quelques heures pour rayer du ciel notre Aéronautique Militaire victime autant de l'incurie des politiciens que de la puissance de la Luftwaffe. Dans l'épreuve de la guerre elle avait pu garder une ligne de vie par le biais de l'accueil de nos aviateurs au sein de la RAF. Mais il faudra ensuite

concrète manier de wedergeboorte van ons Militair Vliegwezen.

Het Arrest van de Regent van 14 november 1946 bepaalt en vermindert op gevoelige manier de leeftijdsgrens van het kader van het vliegend personeel. De meerderheid van de hogere officieren van de Militaire Luchtvaart van 1940 worden zo gedwongen om de actieve dienst te verlaten en de mogelijkheid weder opgeleid te worden tot luchtdienst wordt voor vele oudgedienden, die het statuut van varend personeel wensen te herwinnen, bepaald door hun potentiële diensttijd binnen de Luchtvaart.

Op 15 januari 1949 neemt het Militair Vliegwezen de benaming Luchtmacht aan.

Épiloog

Er wacht nog een enorme taak. Zij zal geestdrift, inzet en de zelfopoffering vereisen van al diegenen die, ondanks de moeilijk-

In afwachting van hun terugkeer
naar het thuisland; Belgische Spitfires
in Fassberg.

En attendant leur retour au pays natal;
les Spitfire belges à Fassberg.

(Coll S. Bonfond)



plusieurs années pour reconstituer étape par étape une aviation militaire nationale efficace. Les défis à relever resteront nombreux. Dans le cadre de son intégration dans l'OTAN et du contexte de la guerre froide qui va rapidement prévaloir, notre Aviation Militaire devenue « Force Aérienne » connaîtra un développement spectaculaire et aussi des phases de rationalisation, de restructuration commandées par l'évolution de la situation géostratégique et par l'introduction de nouveaux systèmes d'armes.

Tout au long de cette évolution, elle gagnera une réputation d'excellence unanimement reconnue, que les jeunes générations perpétuent au travers de leur engagement au service de la paix.



heden, het vertrouwen behielden in de toekomst van onze militaire vleugels. In 1940 waren slechts enkele uren nodig om onze Militaire Luchtvaart, uit de hemel te bannen. Zij was het slachtoffer van zowel de zorgeloosheid van ons politiek beleid als van de doeltreffendheid van de Luftwaffe. Tijdens de beproeving van de oorlog kon zij een levenslijn behouden dank zij de opvang van onze vliegeniers in de schoot van de RAF. Maar nadien waren meerdere jaren nodig om stap voor stap een doeltreffend nationaal militair vliegwezen op te richten. De uitdaging was enorm. In het kader van de integratie in de NAVO en in de context van de Koude Oorlog die snel de overhand zal nemen, kent ons Militair Vliegwezen, in 1948 omgedoopt tot "Luchtmacht", een spectaculaire uitbreiding. Dit gaat samen met perioden van rationalisatie en herstructurering die noodzakelijk zijn wegens de evolutie van de geopolitieke situatie en de introductie van nieuwe wapensystemen.

Doorheen deze evolutie zal de Luchtmacht een unaniem erkende reputatie van uitmuntendheid verwerven, die de jonge generaties zullen bestendigen dank zij hun inzet ten dienste van de vrede.

PHOTO ALBUM



The dramatic decrease in air traffic offers unexpected opportunities. A small formation of SV-4's were authorised to enter the no-fly zone over the Atomium. (Photo "Stampe Museum")



This year, the Francorchamps Formula 1 race will take place without spectators. Above is a Red Devils' view on the circuit. The photograph was taken in 2017 at the start of the WEC, the World Endurance Championship. (Photo Yves Meelbergs)
