



SENIOR AVIATORS'
ASSOCIATION

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

Aviation in Congo (II)

Force Aérienne congolaise
Congolesische Luchtmacht

Interviews Jean-Pierre "Jeepee" Gilson
& Jean-Marie "Dupe" Dupont



N° 3-2022

43^{ste} jaar

juli-augustus-september

43^{ème} année

juillet-août-septembre

Driemaandelijks

Trimestriel

P605174

ISSN 2466-8923

De evolutie
van de vliegtuigbewapening (III)

L'évolution
de l'armement aérien (III)

"Many thanks
to the Kurds... !" (II)

www.vieillestiges.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 3-2022

Het woordje van de voorzitter	04
Boetiek	06
Welkom aan nieuwe leden	07
Overlijdens	07
Agenda	08
Outdoor 2022: Eben-Emael	09
De luchtvaart in Congo na de onafhankelijkheid in 1960	
II - De Congolese Luchtmacht	10
In support of the FATAAC	
A conversation with Jean-Pierre Gilson	22
Aviation experiences in Congo after 23 years in the Belgian Air Force	
An interview with Jean-Marie Dupont	34
De evolutie van de vliegtuigbepanning - III	45
"Many thanks to the Kurds... !" - II	58
"Momenten uit de geschiedenis van de Belgische militaire luchtvaart". Een uniek referentiedocument!	64

Sommaire du magazine 3-2022

Le mot du président	04
Boutique	06
Bienvenue aux nouveaux membres	07
Décès	07
Agenda	08
Outdoor 2022: Eben-Emael	09
L'aviation au Congo après l'indépendance en 1960	
II- La Force aérienne congolaise	10
In support of the FATAAC	
A conversation with Jean-Pierre Gilson	22
Aviation experiences in Congo after 23 years in the Belgian Air Force	
An interview with Jean-Marie Dupont	34
L'évolution de l'armement aérien - III	45
"Many thanks to the Kurds... !" - II	58
« Moments d'histoire de l'aviation militaire belge ». Un document de référence unique !	64



De luchtvaart in Congo na de onafhankelijkheid in 1960

L'aviation au Congo après l'indépendance en 1960

Wilfried De Brouwer

Traduction André Perrad

AVIKAT converted the DH.104 Dove
into a cluster bomber.
It was a risky business.
On January 03, 1961, one of the aircraft
exploded in the air.
(Coll. Daniel Brackx)





Deel 2: De Congolese Luchtmacht

De eerste stappen

In ons vorig magazine hebben we de perikelen van de Congolese nationale luchtvaartmaatschappijen na de onafhankelijkheid in 1960 besproken. Alhoewel "Air Congo", de allereerste nationale maatschappij, verder kon bouwen op de grondvesten die door Sabena reeds gelegd werden voor de onafhankelijkheid, werd het een moeilijk proces. Maar toch kon de Congolese maatschappij reeds in 1961 van start gaan, dank zij Belgische steun.

Dit was niet het geval voor de toekomstige Congolese luchtmacht.

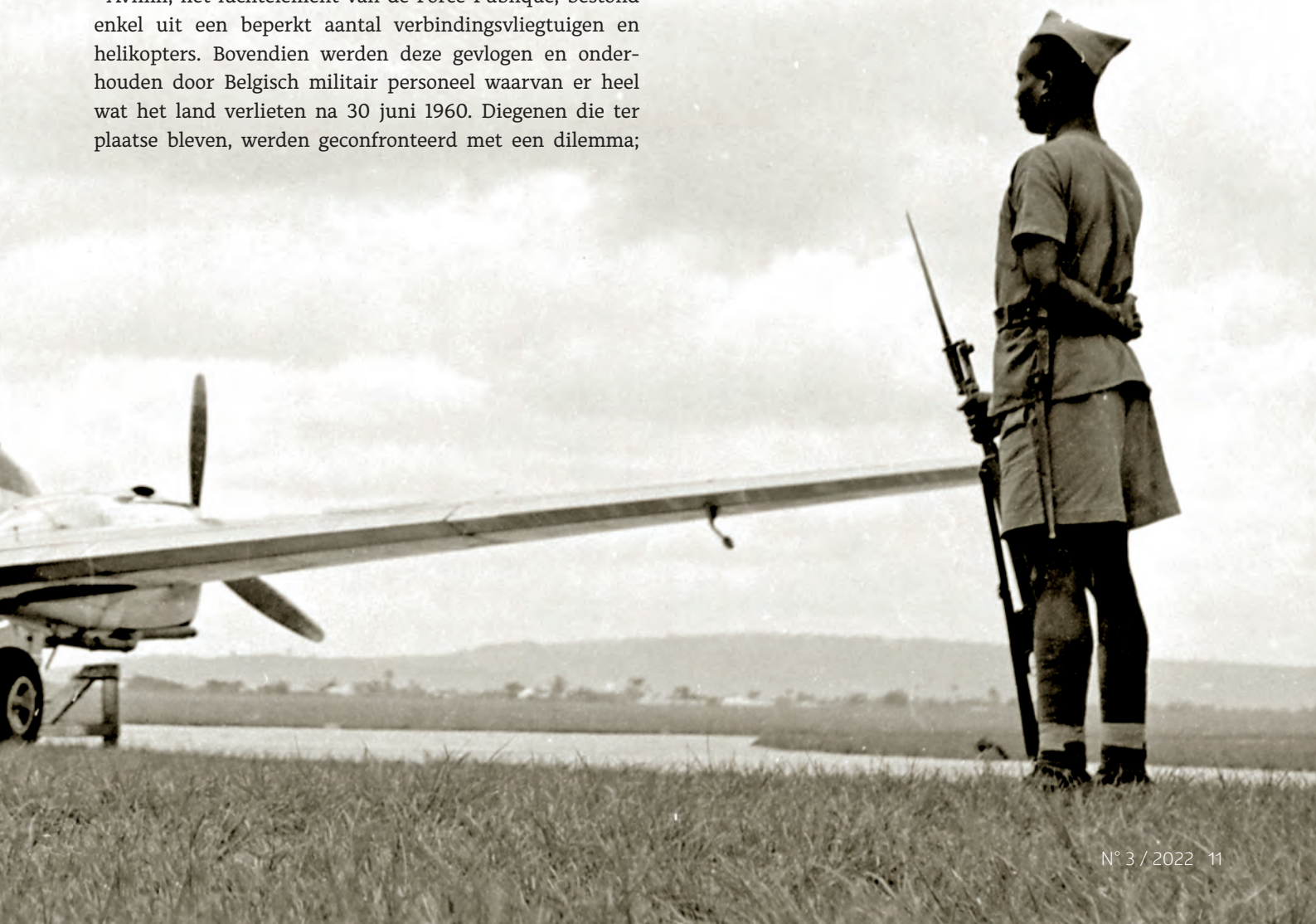
Avimil, het luchtelement van de Force Publique, bestond enkel uit een beperkt aantal verbindingsvliegtuigen en helikopters. Bovendien werden deze gevlogen en onderhouden door Belgisch militair personeel waarvan er heel wat het land verlieten na 30 juni 1960. Diegenen die ter plaatse bleven, werden geconfronteerd met een dilemma;

Seconde partie : La Force aérienne congolaise

Les premières étapes

Dans notre précédent magazine, nous avons évoqué les difficultés des compagnies aériennes nationales congolaises après l'indépendance en 1960. Si « Air Congo », la toute première compagnie aérienne nationale, a pu s'appuyer sur les bases posées par la Sabena avant l'indépendance, le processus a été difficile. Pourtant, grâce au soutien belge, la compagnie aérienne congolaise a pu commencer à fonctionner en 1961.

Ce n'est pas le cas de la future Force aérienne congolaise.



In support of the FATAC

(Force Aérienne Tactique Congolaise)

A conversation
with Jean-Pierre Gilson



Michel Mandl

Vertaling: Wilfried De Brouwer

Context

Jean-Pierre Gilson (Jeepee) is één van de luchtmacht-piloten die na hun militaire loopbaan de kans hebben gegrepen om hun vliegloopbaan in het rumoerige Congo verder te zetten. Zijn verhaal hieronder gaat vooral over de periode die hij als Belgisch militair piloot bij de FATAC doorbracht. Zijn verblijf moet in de juiste context geplaatst worden die zeer in het kort beschreven werd in het artikel over de Congolese

Contexte

Jean-Pierre (JeePee) Gilson est l'un des pilotes de la Force aérienne qui a saisi l'opportunité, après son parcours militaire, de poursuivre sa carrière d'aviateur dans le turbulent Congo. Le récit ci-après concerne principalement la période qu'il a passée en tant que pilote militaire belge au sein de la FATAC. Cette mission doit être replacée dans le contexte décrit brièvement dans ce magazine dans l'article



Aviation in Congo

luchtmacht in dit magazine. JP was in Congo na de “Rode Draak” operatie die plaats vond van 30 november tot begin december 1964. Die operatie was van korte duur, maar de taak om de streek verder te zuiveren van de Simba-rebellie werd overgenomen door kolonel Van De Walle met zijn 5 Bde Mec, een mengelmoes van militairen en huurlingen.

Na het terugtrekken van de Belgische raadgevers uit de 5 Bd Mec werd hun taak overgenomen door huurlingen die aan het hoofd stonden van het marginaal uitgeruste ANC (Armée Nationale Congolaise).

De FATAAC-vliegtuigen werden vooral gebruikt om logistieke steun te verlenen aan dit allegaartje. De boorcommandanten van DC-3 en CH-21 waren gekwalificeerde piloten van respectievelijk de 15 W en B Koks, maar hun copiloten kwamen vooral uit de Belgische operationele eenheden en hadden geen ervaring op deze types.

De aanvang in Florennes

Jean-Pierre Gilson vervoegt de Luchtmacht in 1961. Hij vliegt achtereenvolgens op SV-4 in Goetsenhoven, Fouga Magister in St Truiden en beëindigt zijn opleiding op T-33 in Woensdrecht, Nederland. Hij doet zijn operationele conversie op F-84F in Eindhoven waarna hij naar Florennes overgeplaatst wordt, meer bepaald in het 1 Smd, zijn eerste toewijzing in België.

relatif à la Force aérienne congolaise. JP était au Congo après l'opération « Dragon rouge » qui s'est déroulée du 30 novembre au début décembre 1964. Cette opération a été de courte durée. Le colonel Van De Walle et sa 5 Bde Mec, un mélange de soldats et de mercenaires, ont eu comme tâche de poursuivre le nettoyage de la région de la rébellion Simba.

Après le retrait des conseillers belges de la 5 Bd Mec, leur mission est reprise par des mercenaires à la tête de l'ANC (Armée Nationale Congolaise) marginalement équipée.

Les avions de la FATAAC ont été principalement utilisés pour fournir un soutien logistique à ce méli-mélo. Les commandants de bord des DC-3 et CH-21 étaient des pilotes qualifiés, respectivement du 15 W et B Cox, mais leurs copilotes provenaient principalement d'unités opérationnelles belges qui n'avaient aucune expérience sur ces types d'appareils.

Le début à Florennes

Jean-Pierre Gilson entre comme élève-pilote à la Force aérienne en 1961. Il vole successivement sur SV-4 à Gossoncourt, Fouga Magister à St-Trond et termine sa formation sur T-33 T-Bird à Woensdrecht, aux Pays-Bas. Il est muté ensuite à Eindhoven pour y débiter sa transition opérationnelle sur F-84F Thunderstreak. Le 2 Wing Tactique à Florennes et plus spécialement la 1 Escadrille de chasseur-bombardier deviennent sa première affectation en Belgique.



Once in Florennes, I flew the F-84 F with pilots which fostered my passion for aviation. I learned and was impressed by their skills, leadership and professionalism. This all happened in a very friendly atmosphere that gave me the feeling to be a member of a great family. (Coll. Serge Bofont via André Weghe)

Aviation experiences in Congo after 23 years in the Belgian Air Force

An interview with
Jean-Marie Dupont



Michel Mandl

Vertaling: Jean-Paul Buyse & Bruno Ceuppens



Afkomstig uit Auvelais, vervoegt Jean-Marie "Dupe" Dupont in november 1954¹ de Luchtmacht. Na een training in Kamina op Harvard, is zijn promotie, de 132^{ste}, de eerste die een volledige overgang naar de T-33 maakte.

Hij heeft net zijn 20^{ste} verjaardag gevierd wanneer hij op 10 mei 1957 wordt gebrevetteerd, samen met andere grote figuren van de Luchtmacht..., Paul "Staf" De Clerck, Serge Martin, Roger Fagnoul en Guy Rothheuth om er enkele te noemen.

Na een paar jaar op F-84F bij het 2 Smd van de 2 Wing in Florennes, keert Dupe in 1964 terug naar Congo als piloot bij de FATAAC, in het kader van de technische bijstand aan de Congolese luchtmacht. Eind november is hij in Kamina, vanwaar hij Stanleystad vervoegt, dat net bevrijd is door Belgische parachutisten. Hij vliegt als copiloot op DC-3 en af en toe in een H-21 helikopter (de banaan), namelijk met majoor Blume... Dupe voegt eraan toe: "Hij heeft zichzelf gelost op het toestel, wat verklaart waarom de anciens liever niet met hem vliegen!"

O riginaire d'Auvelais, Jean-Marie « Dupe » Dupont entre à la Force aérienne en novembre 1954¹. Après une formation à Kamina sur Harvard, sa promotion, la 132^e, est la première à effectuer une transition complète sur T-33.

Il vient de fêter son 20^e anniversaire lorsqu'il est breveté le 10 mai 1957, en compagnie d'autres grandes figures de la Force aérienne..., Paul « Staf » De Clerck, Serge Martin, Roger Fagnoul et Guy Rothheuth pour n'en citer que quelques-uns.

Après quelques années sur F-84F à la 2 Esc du 2 Wing à Florennes, Dupe est de retour au Congo en 1964 comme pilote à la FATAAC, dans le cadre d'une assistance technique à la Force aérienne congolaise. Il est à Kamina, fin novembre, d'où il gagne Stanleyville qui vient d'être libérée par les parachutistes belges. Il vole comme copilote sur DC-3 et de temps à autre en hélicoptère H-21 (la banane), notamment avec le major Blume... Dupe de préciser : « Il s'est 'lâché' tout seul sur l'appareil, ce qui explique que les anciens préfèrent ne pas voler avec lui ! »



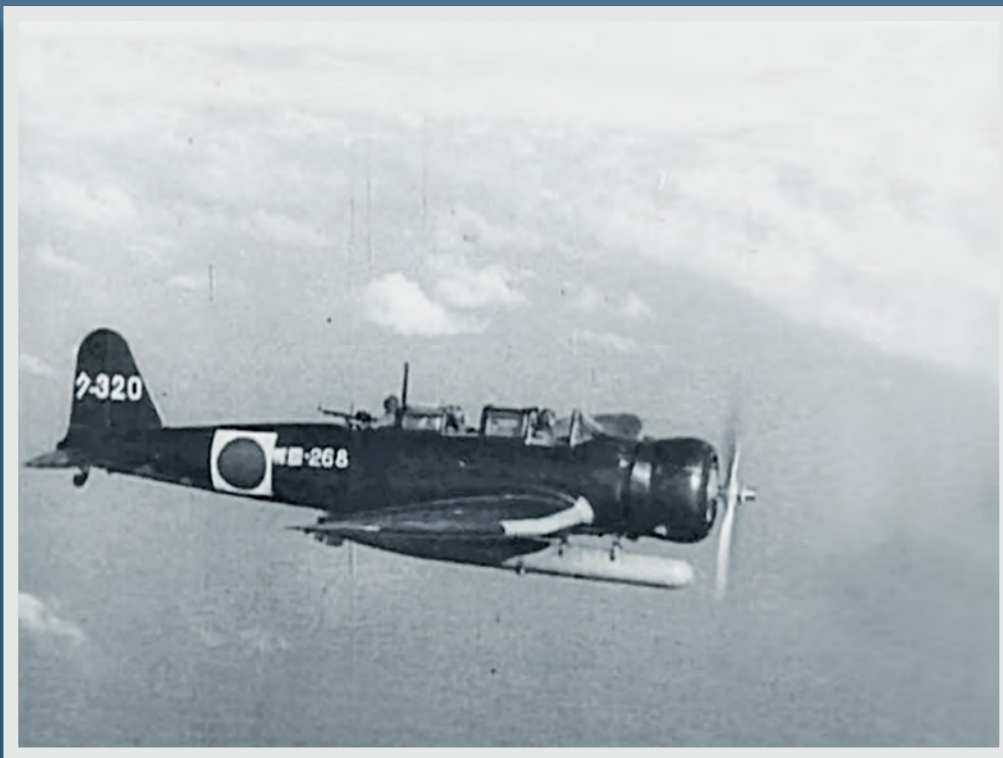
1. Verduidelijking van Dupe: "November 1954... Ik hou eraan... Het stelde me in staat om deel uit te maken van de 131^{ste}, om vervolgens de 132^{ste} te vervoegen... Een enorm voorrecht waardoor ik de maand van militaire training zeven keer mocht overdoen. Uitstekende therapie om de burgerziekte te genezen..., maar hard voor het moreel".

1. Précision de Dupe : « Novembre 1954... j'y tiens... Cela m'a permis de faire partie de la 131^e, ensuite de débiter la 132... Énorme privilège qui me permet de refaire sept fois le mois d'instruction militaire. Excellente thérapie pour guérir la maladie civile..., mais dure pour le moral ! »

De evolutie van de vliegtuigbewapening

Lionel Gabriël, Ir

Bijkomende commentaren
van Wilfried De Brouwer (WDB)



Nakajima Type 97 "Kate" torpedo bomber.

L'évolution de l'armement aérien

Lionel Gabriël, Ir

Commentaires supplémentaires
de Wilfried De Brouwer (WDB)

Traduit par Lionel Gabriel,
André Perrad & Mich De Weirdt

Deel 3: De tweede wereldoorlog (WO2)

Hoofdstuk 1: Jachtvliegtuigen, duikvlucht- en jagerbommenwerpers, nachtjagers en torpedovliegtuigen

1. Ter inleiding (WDB)

1.1. De gevolgen van het WO1 trauma

In onze vorige bijdrage hebben we duidelijk gemaakt dat de naoorlogse passiviteit van de geallieerde WO1 overwinnaars en de daaraan gekoppelde ontwapening, mede aan de basis lag van de aanzet naar WO2. Vanaf de eerste helft van de jaren '30 konden de As-mogendheden (Duitsland, Japan en Italië) ongestraft hun militair potentieel uitbouwen en grepen ze de kans om hun ambities te verwezenlijken. Italië boekte een overwinning in Abessinië en bezette Albanië, Japan kolonialiseerde China en een deel van Zuidoost Azië en Duitsland bezette achtereenvolgens Oostenrijk, Sudetenland en de rest van Tsjecho-Slowakije. De Geallieerden reageerden nauwelijks en toen ze beseften dat het tot een gewapend conflict kon komen hadden ze onvoldoende tijd om hun militaire slagkracht terug op peil te brengen. Hitler kon ongestraft Polen binnenvallen en zowel Frankrijk als Groot-Brittannië, die een bijstandsverdrag hadden met Polen, zagen zich verplicht de oorlog te verklaren aan Duitsland. Toen Hitler zijn pijlen naar het Westen richtte waren deze niet klaar om enige weerstand te bieden. Wel kon de RAF beroep doen op een beperkt aantal onervaren jachtpiloten om de Luftwaffe het vuur aan de schenen te leggen tijdens de Battle of Britain, zodat Hitler zijn plannen voor een invasie van de Britse eilanden moest afzeggen.

1.2. De oorlogsmachine komt op gang

Frankrijk was uitgeteld, maar in Groot-Brittannië bracht Churchill de oorlogsmachine op gang. Ook in de Verenigde Staten (VS) werd men stilaan wakker, maar de uiteindelijke stimulans kwam er pas op 07 december 1941 bij de Japanse aanval op Pearl Harbor.

Als reactie verklaarde de VS eerst de oorlog aan Japan, hetgeen de As-mogendheden ertoe aanzette om gezamenlijk de oorlog te verklaren aan de VS. Vanaf toen trad de VS definitief in het strijdperk, wat Winston Churchill één van zijn beruchte one-liners ontlokte: *"Being saturated and satiated with emotion and sensation, I went to bed and slept the sleep of the saved and thankful"*.

Troisième partie : La Seconde Guerre mondiale (WW2)

Chapitre 1 : Avions de chasse, bombardiers en piqué, chasseurs de nuit et avions torpilleurs

1. En guise d'introduction (WDB)

1.1. Les conséquences du traumatisme de la Première Guerre mondiale

Dans la précédente partie, nous avons clairement indiqué que la passivité d'après-guerre des vainqueurs alliés de la Première Guerre mondiale et le désarmement y associé étaient en partie à l'origine du cheminement vers la Deuxième Guerre mondiale. Dès la première moitié des années 1930, les puissances de l'Axe (Allemagne, Japon et Italie) ont pu développer leur potentiel militaire en toute impunité et ont saisi l'occasion pour réaliser leurs ambitions. L'Italie est victorieuse en Abyssinie et occupe l'Albanie, le Japon colonise la Chine et une partie de l'Asie du Sud-Est et l'Allemagne occupe successivement l'Autriche, la région des Sudètes et le reste de la Tchécoslovaquie. Les Alliés n'ont guère réagi et, lorsqu'ils ont réalisé que cela pourrait engendrer un conflit armé, ils n'ont pas eu le temps de reconstituer leur force militaire. Hitler a pu envahir la Pologne en toute impunité et la France ainsi que la Grande-Bretagne, qui avaient déclaré leur soutien à la Pologne, ont été obligées de déclarer la guerre à l'Allemagne. Lorsqu'Hitler a tourné ses menaces vers l'Ouest, ces nations n'étaient pas prêtes à offrir une quelconque résistance. Cependant, la RAF a pu faire appel à un nombre limité de pilotes de chasse intrépides pour donner du fil à retordre à la Luftwaffe pendant la Bataille d'Angleterre, si bien qu'Hitler dû abandonner ses plans d'invasion des îles britanniques.

1.2. La machine de guerre se met en marche

La France est hors-jeu mais en Grande-Bretagne, Churchill met la machine de guerre en marche. Aux États-Unis aussi, les gens se réveillent progressivement mais l'impulsion finale ne se passe que le 7 décembre 1941 avec l'attaque japonaise sur Pearl Harbor.

En réaction, les États-Unis déclarent d'abord la guerre au Japon, ce qui incite les puissances de l'Axe à déclarer conjointement la guerre aux États-Unis. Dès lors, les États-Unis entrent dans la bataille pour de bon, suscitant l'une des fameuses répliques de Winston Churchill : *" Being saturated and satiated with emotion and sensation, I went to bed and slept the sleep of the saved and thankful "*.



“Many thanks to the Kurds... !”

Michel Mandl

Vertaling Pedro Buyse & Bruno Ceuppens

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

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

Deel twee

Seconde partie

Zoals aangekondigd gaan we verder met het verhaal van het verblijf van Léon De Backer en Bertrand Borrey bij de Koerden terwijl Jacques op zoek ging naar de wrakstukken van het I-SINM vliegtuig.

V: Wat deden jullie in die tijd, Leon?

Je zult het niet geloven..., we hadden recht op een VIP tour door de regio. Tijdens deze rondreis zullen wij vergezeld worden, of liever, wij kunnen een belangrijke persoonlijkheid vergezellen die "minister" wordt genoemd. Zo zullen wij te weten komen hoe de Koerdische strijders erin slagen de talrijke aanvallen waaraan zij in deze regio worden blootgesteld te overleven.

Ik stel voor jullie de dia's te laten zien die ik tijdens deze vier onvergetelijke dagen heb genomen.

Te beginnen met de foto van de "minister" links, die een sigaret rookt. Let op de wond op de hand van de Koerd links van hem... Ik kom hier nog op terug.

Comme annoncé, nous poursuivons le récit du séjour de Léon De Backer et Bertrand Borrey chez les Kurdes pendant que Jacques est parti à la recherche de l'épave de l'avion I-SINM.

Q : Et vous Léon, qu'avez-vous fait pendant ce temps ?

Vous n'allez pas le croire..., nous avons eu droit à une visite VIP de la région. Pendant tout ce périple, nous serons accompagnés ou plutôt, nous pouvons accompagner une personnalité importante appelée « ministre ». C'est ainsi que nous allons découvrir comment les combattants kurdes parviennent à survivre aux nombreuses attaques dont ils font l'objet dans cette région.

Je propose de vous montrer les diapos que j'ai prises au cours de ces quatre journées assez inoubliables.

À commencer par la photo du « ministre », à gauche, fumant la cigarette. À noter, la blessure à la main du Kurde à sa gauche... J'y reviendrai.



Een gewapend conflict

Zoals de Koerden ons uitleggen, worden zij dagelijks vanuit de lucht aangevallen en wij kunnen dit met eigen ogen bevestigen. De Iraakse luchtmacht lanceert haar lucht-bombardementen en kanonvuur bij het aanbreken van de dag en in de avond, om de zon in de rug te hebben en zo het vuren van het Koerdische luchtafweergeschut te bemoeilijken.

The Kurdish anti-aircraft artillery to protect their "headquarters".



Deze middelen zijn rond het hele kamp verspreid en zijn uiteraard een doelwit bij uitstek voor de aanvaller. Ik probeerde de vliegtuigen te fotograferen, maar dat was niet gemakkelijk, want we moesten onder dekking blijven...

Sommige salvo's zijn bijzonder precies geplaatst zoals te zien is op deze dia...

Met de regelmatige gewonden die we zullen moeten verzorgen komen de medicamenten goed van pas...

De Koerd op deze dia hierna was gewond aan zijn hand. Hij is een hoge ambtenaar die ik al gefotografeerd heb, in het bijzijn van de minister, nadat hij behandeld was... (zie het begin van dit artikel).



A cannon burst, not too far from our position...

Un conflit armé

Comme les Kurdes nous l'expliquent, chaque jour, ils font l'objet d'attaques aériennes et nous pouvons vérifier de visu leur dire. L'aviation irakienne lance ses attaques de bombardement et de tirs au canon à la levée du jour et en soirée, question d'avoir le soleil dans le dos et compliquer ainsi le tir des canons anti-aériens kurdes.

Ces moyens sont dispersés tout autour du camp et constituent bien sûr des objectifs de choix pour l'attaquant. J'ai essayé de photographier les avions, mais ce n'était pas facile, vu que nous devions rester à l'abri...

Certaines rafales de tir sont particulièrement bien ajustées comme on peut le constater sur cette dia...

Avec régulièrement des blessés qu'il faudra soigner. Les médicaments viennent bien à point...

Le Kurde sur cette dia (ci-après) a été blessé à la main. Il s'agit d'un haut responsable que j'ai déjà photographié, en présence du ministre, après qu'il se soit fait soigner... (voir en début d'article).

