

IMPRIME - DRUKWERK

**LES VIEILLES TIGES
DE BELGIQUE**

*

**DE "VIEILLES TIGES"
VAN BELGIË**

**Périodique trimestriel
Driemaandelijks tijdschrift**

N° 4/98

October-November-December

Octobre-Novembre-Décembre

1998

Editeur responsable - Verantwoordelijk uitgever

Robert Feuillen

rue Montoyer/straat 1/13

1000 Bruxelles/Brussel

**Bureau de dépôt
Afgiftekantoor
1150 Bruxelles 15**

**Belgique-België
P.P.
1150 Bruxelles 15
1/4224**

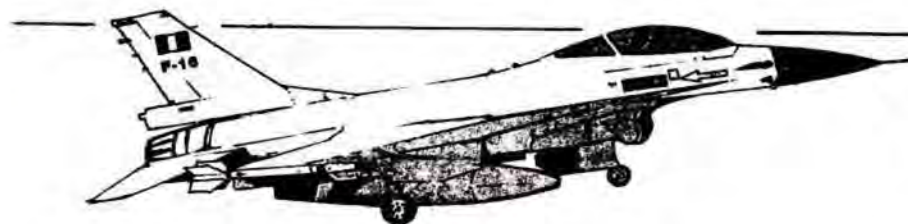
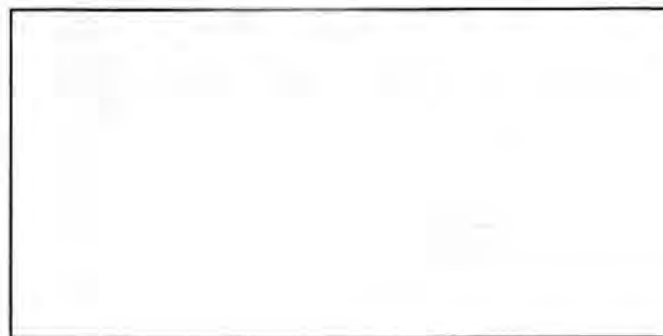
Secrétariat-Secretariaat

Robert Feuillen

Wijngaardstraat 4 - 3290 DIEST

Tel./Fax: 013/31.28.70

A L'ATTENTION DE - TER ATTENTIE VAN





**La nouvelle
carte de voeux
est arrivée**



**De nieuwe
wenskaart is
aangekomen**

C'est la reproduction d'une aquarelle réalisée spécialement à notre intention par notre ami, artiste-peintre, Camille Bouchat. Elle est imprimée en quadrichromie sur papier glacé, 300 grammes.

Son prix de vente unitaire est de 30 francs ou 300 francs en pochette de 12. Vous pouvez l'obtenir:

- par expédition postale en pochette de 12 cartes;
- par enlèvement à la réunion mensuelle du 9 décembre à La Maison des Ailes;
- en contactant directement Georges de Coninck
Tf: 02/344.46.38

Het is een reproductie van een aquarel, speciaal voor ons uitgevoerd door onze vriend, kunstenaar-schilder, Camille Bouchat. Zij is gedrukt in vierkleurendruk op glanzend papier 300 gram.

De verkoopprijs is 30 fr per stuk of 300 fr per pochette van 12. U kan ze bekomen:

- per post per pochette van 12 kaarten;
- door afhaling op de maandelijkse vergadering van 9 december in Het Huis der Vleugels;
- of rechtstreeks via Georges de Coninck
Tf: 02/344.46.38

A envoyer à: - Te sturen aan: G. de CONINCK, 501/14 avenue Molière/laan - 1050 Bruxelles / Brussel

- Veuillez me faire parvenir par envoi postal
... pochette(s) de 12 cartes de voeux.
Je joins un chèque barré payable à VTB JOUREZ.
Ajouter 50 F. par pochette pour frais d'expédition

- Je prendrai livraison de:
... cartes de voeux / ... pochettes de 12 cartes
à la réunion mensuelle du 9 décembre à La Maison
des Ailes. (Paiement sur place).

NOM et prénom:
Adresse:

- Gelieve mij per post ... pochetten van 12 kaarten te laten geworden. Hierbij een gekruiste check betaalbaar aan VTB JOUREZ. (Gelieve 50 fr per pochette toe te voegen voor de verzendingskosten).

- Ik zal nemen:
... wenskaarten / ... pochetten van 12 kaarten op de maandelijks bijeenkomst van 9 december in Het Huis der Vleugels (Betaling ter plaatse).

NAAM en voornaam:
Adres:

Les Vieilles Tiges de Belgique

*

SOCIETE ROYALE
Association sans but lucratif
Pionniers et Anciens de l'Aviation
sous le Haut Patronage de
S.M. le Roi

ooo

BULLETIN TRIMESTRIEL

N° 4/98



De "Vieilles Tiges" van België

*

KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ
Vereniging zonder winstgevend doel
Pioniers en Anciens van de Luchtvaart
onder de Hoge Bescherming van
Z.M. de Koning

ooo

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

Nr 4/98



Baron Henri FOSSION, DFC

SIEGE SOCIAL
La Maison des Ailes
rue Montoyer 1
1000 Bruxelles

MAATSCHAPPELIJK ZETEL
Huis der Vleugels
Montoyerstraat 1
1000 Brussel

N° 4/98
Octobre-Novembre-Décembre
1998

Nr 4/98
Oktober-November-December
1998

SOMMAIRE - INHOUD

- ◇ Editorial - *Editoriaal*
- ◇ Biographie du baron Henri FOSSION - *Biografie van baron Henri FOSSION*
- ◇ Nouvelles de l'association - *Nieuws van de vereniging*
- ◇ Le mot du trésorier - *Het woord van de schatbewaarder*
- ◇ KAMINA-BASE - La grande base militaire belge au Congo
- ◇ KAMINA-BASE - *De grote belgische militaire basis in Kongo*
- ◇ In memoriam, Laure GISSLEIRE
- ◇ Le Gloster Gladiator
- ◇ J'ai été témoin d'un curieux déménagement !

Editorial

1999 est à nos portes et l'Euro validé dès le 1er janvier, ne sera bientôt plus qu'un souvenir parce que devenu une réalité sonnante dans nos poches.

Le temps relatif s'écoule de plus en plus vite et curieusement, plus on est âgé. Pourtant, ce n'est pas par manque de regarder en arrière ! N'essayions-nous pas d'imaginer ce qui nous arriverait plus tard, comment les choses pourraient changer ? Mais comme tout évolue à une vitesse exponentielle nous ne pouvons pas toujours faire la part du temps. Il y a à peine cent ans que "l'avion" d'Ader faisait son premier bond !

Combien d'entre nous pensant à l'an 2000 n'imaginaient jamais l'atteindre vivants ? Maintenant les gens de l'informatique voudraient le voir arriver moins vite ! Imaginez-vous spécifiant en tête de votre lettre la date 01.01.01 pour le 1er janvier 2001 !

Toutes ces réflexions me viennent pour les raisons du temps passé à l'élaboration, l'impression, la traduction, l'envoi par la poste de ce texte.

Je me vois obligé dès ce début octobre 1998 de former pour vous les meilleurs vœux de bonne et heureuse année et pourquoi, ne pas prolonger ces vœux à l'an 2.000 ?

Le temps s'écoule ... Bonne année de même pour vous et votre famille et longue vie à notre Société Royale des Vieilles Tiges de Belgique.

Editoriaal

1999 klopt aan de deur en de Euro geldt vanaf 1 januari, weldra geen herinnering meer want de Euro zal dan rinkelen of ritselen in onze zakken.

De relatieve tijd snelt steeds maar vlugger en vreemd genoeg, hoe ouder men wordt. Het is nochtans niet, omdat we nooit achterom kijken ! Trachten wij niet te denken aan wat ons later zal overkomen, hoe de zaken zouden kunnen veranderen ? Maar alles evolueert met een exponentiële snelheid en zo is het soms moeilijk, zich daarnaar te schikken. Nauwelijks honderd jaar geleden maakte het "vliegtuig" van Ader zijn eerste sprong !

Hoevelen onder ons, als ze aan het jaar 2000 denken, beelden zich in dat ze het nooit levend zullen halen ? Nu zouden de informatici het jaar liever minder vlug op ons zien toekomen ! Stel u zich voor, bovenaan uw brief als datum 01.01.01 te schrijven voor 1 januari 2001 ?

Al deze overwegingen schieten mij door het hoofd omwille van de tijd, besteed aan de opmaak, de druk, de vertaling, de verzending met de post van deze tekst. Ik ben reeds begin oktober 1998 verplicht u de beste wensen voor een goed en gelukkig jaar toe te wensen en waarom deze wensen niet verlengen voor het jaar 2000 ?

De tijd verloopt ... Goede gezondheid voor u en uw gezin en lang leven aan onze Koninklijke Vereniging van de "Vieilles Tiges" van België.

Léon Branders

Colonel aviateur e.r. - Kolonel vlieger b.d.

Président - Voorzitter

Le baron Henri FOSSION

Etudiant en droit à l'université de Liège, Henri Fossion est mobilisé en 1940 au Service de Santé. Après la campagne de Belgique, n'acceptant pas la défaite, il s'embarque à Dunkerke avec les troupes anglaises. Enrôlé dans les Forces Belges de Grande-Bretagne, il passe à la Royal Air Force où il deviendra officier-navigateur. Il participera à de nombreux bombardements tant sur l'Allemagne que sur l'Italie.

Le 19 novembre 1943, au cours de sa vingt-sixième mission, son avion est touché au-dessus de Berlin. Bien qu'ayant pu rejoindre les côtes anglaises, l'équipage est dans l'impossibilité d'atteindre un aérodrome et est obligé d'abandonner l'appareil. Henri Fossion saute le dernier, accroche une aile et touche terre au moment où son parachute se déploie. Très grièvement blessé, son cas est jugé désespéré. Admirablement soigné durant deux ans dans un hôpital canadien, il survit mais gardera de très graves séquelles de son terrible accident.

Revenu à la vie civile, il souffrira durant toute son existence un véritable martyre et subira, année après année, une cinquantaine d'interventions chirurgicales. Mais loin d'être aigri par l'épreuve, Maître Fossion restera imprégné de l'esprit de solidarité et d'entraide qui régnait dans les escadrilles.

Il fut un des membres-fondateurs de FONAVIBEL créée pour venir en aide aux familles des victimes de l'aviation et c'est tout naturellement que les plus Grands Mutilés et Invalides de guerre combattants l'appelèrent à la présidence de leur association. Membre du conseil d'administration de la Maison des Ailes, puis vice-président, il se dépensera sans compter pour défendre les intérêts des aviateurs.

En 1971, la 1ère escadrille s'installe à la base de Bierset. Très vite des liens de réelle sympathie uniront Maître Fossion et le personnel de l'escadrille dont il deviendra le parrain. Rapidement sa sollicitude s'étendra à tout le personnel de la base, voire à tous les militaires en difficulté de la Force Aérienne. Toutes ces interventions s'effectueront, faut-il le dire, dans la plus grande discrétion et nul ne sait au fait combien de personnes il a pu aider.

Baron Henri FOSSION

Tijdens zijn studies in de rechten aan de universiteit van Luik, wordt Henri Fossion in 1940 onder de wapens geroepen bij de Medische Dienst. Omdat hij de nederlag niet aanvaardt, scheept hij zich na de Belgische Veldtocht samen met de Britse troepen in te Duinkerken. In Groot-Brittannië wordt hij ingelijd bij de Belgische Strijdkrachten. Later gaat hij over naar de Royal Air Force waar hij de opleiding volgt van officier navigator en als dusdanig deelneemt aan talrijke bombardementsvluchten boven Duitsland en Italië.

Tijdens zijn zeventwintigste opdracht op 19 november 1943, wordt zijn vliegtuig boven Berlijn getroffen. De bemanning slaagt er nog in de Engelse kust te bereiken, maar voor een veilige landing is het te laat en zij dienen het toestel te verlaten. Henri Fossion springt als laatste maar botst tegen de vleugel. Op het ogenblik dat de parachute zich opent, raakt hij de grond. Hij is zeer zwaar gekwetst en zijn situatie wordt als hopeloos bestempeld. Maar hij overleeft en op een bewonderenswaardige manier wordt hij gedurende twee jaar verzorgd in een Canadees hospitaal.

Aan dit ongeval houdt hij echter zeer ernstige letsels over. Terug in het burgerleven doorgaat hij een ware lijdensweg en jaar na jaar moet hij een vijftigtal chirurgische ingrepen ondergaan. Maar alles behalve verbitterd door deze beproevingen, blijft Meester Fossion doordrongen van de geest van solidariteit en wederzijdse hulp die toen in de smaldelen heerste. Hij wordt één van de stichtende leden van FONAVIBEL, die wordt opgericht om hulp te bieden aan de families van de slachtoffers van de Luchtvaart. Het is dan ook vanzelfsprekend dat de Grootste Oorlogsverminkten en -Invaliden Strijders op hem een beroep doen om tot het bestuur van hun vereniging toe te treden. Eerst als lid van de bestuursraad van het Huis der Vleugels en daarna als vice-voorzitter, zet hij zich vol energie in teneinde de belangen van de vliegers te verdedigen.

In 1971 installeert het 1ste Smaldeel zich op de basis van Bierset. Al heel vlug ontstaan er banden van oprechte sympathie tussen Meester Fossion en het personeel van het 1ste Smaldeel, waarvan hij peter wordt. Al gauw strekt zijn bekommernis zich uit tot het personeel van de hele basis en de vele militairen, dient het nog gezegd te worden, in de grootst mogelijke discretie en niemand weet bij benadering hoeveel mensen hij zo geholpen heeft.

Le baron Fossion est décédé à Loncin le 30 novembre 1992 à l'âge de 73 ans. Avec lui, c'est non seulement une des plus belles figures de la guerre qui disparaissait, mais également un personnage qui fut dans toute l'acception du terme, un homme de bien, un exemple de bonté, de générosité et de discrétion.

Le baron Fossion était Commandeur de l'Ordre de la Couronne et titulaire de nombreux autres Ordres nationaux. La Grande-Bretagne lui avait décerné la Distinguished Flying Cross. Il était Chevalier de la Légion d'honneur. Pour sa courageuse conduite et son inlassable dévouement à la cause des victimes de la guerre, il avait plu à S.M. le Roi Baudouin Ier, qui l'estimait beaucoup, de l'anoblir en lui conférant le titre de baron.

Op 30 november 1992 overlijdt baron Fossion te Loncin op de leeftijd van 73 jaar. Met hem verdween niet alleen één van de kleurrijkste figuren van de oorlog, maar tevens iemand die in de ware betekenis van het woord, een rechtschapen man was, een voorbeeld van goedheid, vrijgevigheid en discretie.

Baron Fossion was Commandeur in de Kroonorde alsook lid van talrijke andere nationale ordes. Door Groot-Brittannië werd hem het Distinguished Flying Cross toegekend en hij was eveneens Chevalier de la Légion d'honneur. Voor zijn dapper gedrag en zijn onvermoeibare toewijding aan de oorlogsslachtoffers behaagde het daarenboven Z.M. Koning Boudewijn I, die hem zeer waardeerde, hem met de titel van baron tot de adelstand te verheffen.



NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

***Bienvenue aux nouveaux
membres***

ADMISSIONS DU 8 JUILLET 1998 - TOELATINGEN VAN 8 JULI 1998

DE SMAELE Christian
Breveté pilote de planeur le 6.8.1962 par ACRB
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"
Parrains: Hubert Mojet et Alex de Garady

QUOIBION Firmin
Breveté pilote de planeur en 1987 par ACRB
Admis dans la catégorie "Sympathisant" (moins de 25 ans de brevet)
Parrains: Hubert Mojet et Guy Englebert

TEIRLYNCK Jean
Breveté pilote de planeur le 20.4.1968 par ACRB
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"
Parrains: Hubert Mojet et Léon Branders

ADMISSIONS DU 12 AOUT 1998 - TOELATINGEN VAN 12 AUGUSTUS 1998

CALUWAERTS Eduard
Gebreveteerd vliegtuigpilot in april 1955 door USAF (55H)
Toegelaat in categorie "Vieille Tige"
Peters: Paul Jourez en Michel Moulin

CHEILLETZ Claude
Breveté pilote d'avion le 30.4.1968 par l'Administration de l'Aéronautique
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"
Parrains: Hubert Mojet et André Dillien

NIEUWS VAN DE VERENIGING

***Welkom aan de nieuwe
leden***

EVRARD Pierre
Breveté pilote d'avion le 19.9.1969 par
l'Administration de l'Aéronautique
Admis dans la catégorie "Actif"
Parrains: Jean Kamers et Norbert Niels

STRUELENS Jacques
Breveté radio navigant en 1945 par la RAF
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"
Parrains: Léon Branders et Jean Kamers

ADMISSIONS DU 14 OCTOBRE 1998

DEBOURSE Pierre
Breveté pilote d'avion le 28.9.1965 par la
République Démocratique du Congo
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"
Parrains: André Dillien et René Wacheul

KALLAERT Francinne
Brevetée pilote d'avion le 27.2.1946 par
l'Administration de l'Aéronautique
Admise dans la catégorie "Vieille Tige"
Parrains: Georges de Coninck et Norbert Niels

Ceux qui nous ont quittés

Marce DONCQ, le 2 juillet
Firmin CAPON, le 21 août
Jean Weygaerts, le 30 août
Robert NYSENS, le 17 octobre
Léon PAULET, le 28 octobre

Hommage aux disparus

Le 1er novembre, nous avons déposé des fleurs sur la tombe de Georges NELIS, fondateur de l'Aviation Militaire, sur celle de Georges et Mady VAN KEERBERGEN, ancien président de notre association et nous avons participé à la cérémonie annuelle à la Pelouse d'honneur de la Force Aérienne au cimetière de Bruxelles.

Les prochains mercredis des rencontres à La Maison des Ailes

9 décembre 1998- 13 janvier 1999 - 10 février 1999

9 décembre:
Conférence donnée par le colonel MILITIS
Thème: La forme après 50 ans

Les membres qui désirent assister à cette conférence *et qui ne participent pas régulièrement à nos déjeuners mensuels*, sont aimablement priés de s'inscrire avant le 7 décembre, chez le secrétaire-général pour la réservation du repas. Merci (Tél/Fax: 013.31.28.70)

VAN MALLEGHEM Carlo
Gebrevetteerd vliegtuigpilot op 4.10.1967 door
Bestuur van de Luchtvaart
Toegelaat in categorie "Vieille Tige"
Peters: Jean Kamers en Norbert Niels

TOELATINGEN VAN 14 OKTOBER 1998

ROEGIERS Jacques
Breveté pilote d'avion le 8.7.1948 par
l'Administration de l'Aéronautique
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"
Parrains: Georges de Coninck et Norbert Niels

HANCHAR Mireille
Admise dans la catégorie "Sympathisant"
Parrains: Léon Branders et Robert Feuillen

Diegene die ons verlaten hebben

Nous présentons nos sincères condoléances aux familles et aux amis de ces disparus.
Onze ennige deelneming aan de families en vrienden van deze verdwenen

Hulde aan de verdwenen

Bloemen werden neergelegd de 1ste november op de graven van Georges NELIS, stichter van het Militaire Vliegwezen en van Georges en Mady VAN KEERBERGEN, oude voorzitter van onze vereniging en we hebben deel te nemen op de jaarlijkse plechtigheid op het Ereperk van de Luchtmacht op het kerkhof van Brussel.

De volgende woensdagen van ontmoeting in het Huis der Vleugels

9 december 1998 - 13 januari 1999 - 10 februari 1999

9 december:
Toespraak gegeven door kolonel MILITIS
Thema: "La forme après 50 ans"

Leden, *die niet regelmatig deelnemen aan onze maandelijks maaltijden* en die wensen deel te nemen aan deze toespraak, worden vriendelijk verzocht zich in te schrijven bij de secretaris-generaal, vóór 7 december, voor het reseveren van de maaltijd. Dank U. (Tel/Fax: 013.31.28.70)

Calendrier des cérémonies en 1999

- 11 mai VROENHOVEN, cérémonie d'hommage aux aviateurs du 3ème Régiment d'Aéronautique, tombés le 11 mai 1940.
- Juin: LE BOURGET. Hommage aux pilotes d'essai et à l'équipage
- 29 août: JALHAY/LE TIGELOT. Cérémonie d'hommage aux aviateurs belges et Alliés tombés dans les Fagnes au cours de la guerre 1940-1945.
- 19 septembre St. DENIJS-WESTREM. Hommage aux pilotes Polonais du 131 Wing de la RAF (dont dépendait la 349 escadrille)
- 1er novembre Pelouse d'honneur de la Force Aérienne au cimetière de Bruxelles

Calendrier des activités en 1999

- 13 mars: Assemblée générale et banquet annuel SODEHOTEL à Woluwé St Lambert
- 15 avril LE TOUQUET: Assemblée générale du Groupement Colonel Delozanne des Vieilles Tiges.
- 2 juin: HELFAUT, Nord-Pas-de-Calais. Visite de la coupole d'où les Allemands comptaient lancer des V2.
- 11 août St. GHISLAIN: réunion et lunch
- 7 au 10 sept. YORKSHIRE: visite de l'Eden Camp à Malton et de la ville de York. (Autocar de Bruxelles à Bruxelles, via le carferry Zeebrugge-Hull).

Informations détaillées dans les prochains bulletins

Prochain bulletin: 15 février 1999

**DATE A RETENIR
13 MARS 1999**



**Assemblée générale
et
banquet annuel**

Kalender van de plechtigheden in 1999

- 11 mei VROENHOVEN, Herdenkingsplechtigheid ter ere van de vliegeniers van het 3de Luchtvaartregiment gesneuveld op 11 mei 1940.
- Juni LE BOURGET. Hulde aan de testpiloot en aan de bemanning.
- 29 augustus JALHAY/LE TIGELOT. Herdenkingsplechtigheid ter ere van Belgische en Geallieerde vliegeniers gesneuveld in de Venen gedurende de oorlog 40-45.
- 19 september St. DENIJS-WESTREM. Herdenkingsplechtigheid ter ere van de Poolse piloten van de 131 Wing van de RAF (van wie het 349 smaldeel afhankelijk was).
- 1ste november Ereperk van de Luchtmacht op het kerkhof van Brussel

Kalender van de activiteiten in 99

- 13 maart Algemene vergadering en banket in SODEHOTEL, St Lambrechts Woluwe
- 15 april LE TOUQUET: Algemene vergadering van de Groepering Kolonel Delozanne van de "Vieilles Tiges"
- 2 juni HELFAUT, Nord-Pas-de-Calais. Bezoek van een koepel waarvan de Duitsers de V2 zouden lanceren.
- 11 août St. GHISLAIN: vergadering en lunch
- 7tot 19 sept. YORKSHIRE: bezoek aan het Eden Camp en van de stad York. (Autobus van brussel tot Brussel via de carferry Zeebrugge-Hull).

Neerdere

~~Uitvoering~~ inlichtingen in de volgende tijdschriften

Volgend tijdschrift: 15 februari 99

**DATUM TE ONTHOUDEN
13 MAART 1999**



**Algemene vergadering
en
jaarlijksbanket**

Le mot du trésorier

Vous n'y échapperez pas ! Ceux d'entre vous qui ont eu la bonne idée d'assister à notre assemblée générale le savent déjà. Pour les autres, voici ce qu'a décidé le conseil d'administration et qu'a approuvé l'assemblée générale du 28 mars 1998.

Pour 1999, la cotisation est fixée à 600 francs ou (300 francs pour les veuves de membres décédés).

Pourquoi ?

L'augmentation des frais postaux d'expédition et la nette amélioration de votre revue préférée ne permettent plus à nos finances de survivre avec une cotisation qui n'avait plus augmenté depuis quand ... ? (Imitez le loup ...)

Pour vous éviter de mauvaises surprises, sachez que le service de la revue sera suspendu pour les membres qui ne seront toujours pas en règle à la fin du premier trimestre 1999 et que cette négligence répétée deux années consécutives entraîne la radiation d'office.

Mais soyons positif !

Dès que vous aurez lu ce mot de votre trésorier préféré, remplissez la formule de virement ci-jointe et transmettez-la à votre organisme bancaire. N'attendez donc pas un rappel.

Vous avez la possibilité de régler en même temps votre cotisation à "La Maison des Ailes" si vous le désirez. Dans ce cas, vous ajoutez 500 francs (pour tous) et vous cochez la case ad-hoc sur le formulaire de virement. Nous transmettrons en votre nom à La Maison des Ailes.

En résumé:

- 600 francs: cotisation "Vieilles Tiges";
- 300 francs: cotisation "Veuves";
- 1100 francs: cotisations Vieilles Tiges et Maison des Ailes;
- 800 francs: cotisations "Veuves" et Maison des Ailes.

Je vous remercie d'avance pour votre efficace et surtout amicale coopération.

Paul JOUREZ

Het hoekje van de schatbewaarder

U ontsnapt er niet aan ! Diegene onder u, die goed geïnspireerd waren, onze algemene vergadering bij te wonen, weten het reeds. Voor de anderen gaat hier dan wat door de raad van bestuur beslist werd en door de algemene vergadering van 28 maart 1998 goedgekeurd werd.

Voor 1999 werd de bijdrage vastgesteld op 600 franken of (300 franken voor de weduwen van overleden leden).

Waarom ?

De verhoogde posttarieven voor de verzending en de duidelijke verbetering van uw uitverkoren tijdschrift maken het onze financiën onmogelijk te overleven met een bijdrage die sedert ... niet meer verhoogd werd ? (de wolven huilen ...)

Om u onaangename verrassingen te besparen moet u weten, dat de dienst van dit tijdschrift zal opgeschort worden voor de leden die nog steeds niet in orde zijn op het einde van het eerste kwartaal 1999 en dat deze twee opeenvolgende jaren herhaalde nalatigheid de automatische schrapping zal teweegbrengen.

Maar laten we positief zijn !

Zodra u dit woordje van uw vriendelijke schatbewaarder heeft gelezen, gaat u bijgevoegd stortingsformulier invullen en het aan uw bankinstelling overmaken. Wacht dus niet op een rappel.

U heeft de mogelijkheid, tegelijkertijd uw lidmaatschap van "Het Huis der Vleugels" te regelen, indien u dat wenst. In dit geval voegt u er 500 fr. (voor allen) aan toe en u kruist het ad hoc vakje aan op het stortingsformulier. Wij geven uw naam dan door aan Het Huis der Vleugels.

Samenvattend dus:

- 600 fr: bijdrage "Vieilles Tiges"
- 300 fr: bijdrage voor de weduwen;
- 1100 fr: bijdragen "Vieilles Tiges" en Huis der Vleugels;
- 800 fr: bijdragen "Weduwen" en Het Huis der Vleugels.

Ik dank u bij voorbaat voor uw doeltreffende en vooral vriendschappelijke medewerking.

Paul JOUREZ

KAMINA-BASE



La grande base militaire belge au Congo

par Jean-Pierre SONCK

LES ANNEES 1948-1953

A la recherche d'un réduit national

Début 1946, un Arrêté du Régent créa la Commission parlementaire mixte de la Défense Nationale, qui se composait de députés, de sénateurs et de militaires, chargés d'étudier les problèmes liés à la défense du pays, parmi lesquels le lieutenant-général BAELE, Chef d'Etat-Major Général de la Force terrestre et le Group Captain LEBOUTTE, Chef d'Etat-Major Général de l'Aviation Militaire.

En septembre 1947, une délégation de dix membres de cette commission partit au Congo-Belge à bord du DC3 militaire K10, OT-CWE, afin de rechercher dans différentes régions de la colonie des endroits susceptibles d'accueillir des bases métropolitaines. Elle s'envola avec le lieutenant-colonel aviateur BURNIAUX, chef de mission et le capitaine aviateur KAISIN comme second pilote. A partir de Léopoldville/Ndolo, les membres de cette délégation mixte effectuèrent un long survol aérien de la colonie et leur périple, interrompu par des escales, les amena le 29 novembre au-dessus de Kamina, chef-lieu du district du Haut-Lomami, dont le plateau offrait des possibilités intéressantes pour la construction d'une base aéroterrestre. Un violent orage empêcha l'atterrissage sur la piste en latérite de cette localité et

De grote belgische militaire basis in Kongo

door Jean-Pierre SONCK

DE JAREN 1948-1953

Op zoek naar een nationale uitwijknis

Begin 1946 werd op Regentbesluit de gemengde parlementaire Commissie van de Nationale Landsverdediging opgericht, bestaande uit afgevaardigden, senatoren en militairen, met als opdracht, een studie te wijden aan de problemen in verband met de verdediging van het land. Onder hen luitenant-generaal BAELE, Hoofd van de Generale Staf van de Landmacht en Group Captain LEBOUTTE, Hoofd van de Staf van de Militaire Vliegwezen. In september 1947 vertrok een delegatie van tien leden van deze Commissie naar Belgisch-Kongo, aan boord van de militaire DC3 K10 OT-CWE, om in verschillende gewesten van de kolonie te zoeken naar plaatsen, geschikt om basissen van het moederland te ontvangen.. Het vliegtuig steeg op met luitenant-kolonel vlieger BURNIAUX, zendingshoofd en kapitein vlieger KAISIN als tweede piloot. Vanaf Leopoldstad/Ndolo voerden de leden van deze gemengde delegatie een lange vlucht uit boven de diverse streken van de kolonie en hun hele tocht, onderbroken door tussenlandingen, bracht hen op 29 november boven Kamina, hoofstad van het district van Hoog-Lomami, waarvan het plateau interessante mogelijkheden bood voor de opbouw van een lucht-

l'appareil alla se poser à Luluabourg.

Précédemment, ce DC3 K10 dont la cabine avait été luxueusement transformée, avait transporté SAR le prince Régent au Congo Belge, effectuant ainsi la première liaison militaire Belgique-Congo. L'équipage de ce premier vol militaire parti d'Evere le 24 juin 1947 vers la colonie, se composait alors du lieutenant-colonel aviateur VAN ROLLEGHEM, du capitaine aviateur CARLIER, second pilote, du capitaine aviateur HALLET, navigateur, du lieutenant aviateur BODART, radio et du lieutenant HULIN, mécanicien. Après quatre jours de voyage, le DC3 s'était posé à Stanleyville, puis, à l'issue d'un circuit aérien effectué dans la colonie, avait regagné la métropole le 16 août 1947 avec le prince Régent.

A l'issue du voyage d'exploration de la délégation, la commission militaire mixte réunie à Bruxelles conclut à la nécessité de bases auxiliaires au Congo, où pourrait se constituer une réserve de moyens pour la défense et la sécurité de notre colonie, grand fournisseur de matières premières. De son côté, le major, breveté d'Etat-Major (BEM) JANSSENS, Chef d'EM du 2ème Groupement de la Force Publique à Léopoldville, au courant de cette mission d'exploration, fit parvenir au ministre de la Défense Nationale, le colonel BEM de FRAITEUR, un avant-projet qui envisageait les possibilités stratégiques d'une base aéroterrestre métropolitaine intégrée dans un dispositif allié en cas de guerre, pouvant jouer un rôle considérable de mobilisation et d'instruction de forces occidentales de réserve et pouvant appuyer les missions opérationnelles grâce à ses dépôts, magasins et ateliers.

Ses cantonnements pourraient assurer l'entretien d'unités d'élites envoyées par la métropole et l'instruction des miliciens incorporés dans la colonie. En outre, elle disposerait d'une flotte d'avions de transport pour assurer le parachutage et la logistique des troupes aéroportées qui y seraient cantonnées et d'avions d'écolage permettant l'entraînement des élèves-pilotes de la Force Aérienne en Afrique. La maintenance des appareils était également prévue, ainsi que leur ravitaillement en carburant. Grâce aux paracommandos qui y seraient cantonnés, cette base pourrait participer à la sécurité intérieure de la colonie et mener des opérations que la Force Publique seraient incapable d'exécuter, tel un raid aéroporté pour contrer une guérilla insurrectionnelle. Des manoeuvres annuelles mettant en action conjointe les forces métropolitaines et autochtones (Force Publique) étaient d'ailleurs prévues.

landbasis. Een hevig onweer maakte landing op de lateriete piste van deze plek onmogelijk en het vliegtuig ging op Luluabourg neerzetten.

Reeds vroeger had deze DC3 K10 met een luxueus omgebouwde kabine ZKH de Prins Regent naar Belgisch-Kongo gebracht, wat toen de eerste militaire verbinding België-Kongo betekende. De bemanning van deze eerste militaire vlucht, die op 24 juni 1947 in Evere opsteeg naar de Kolonie, bestond uit luitenant-kolonel vlieger VAN ROLLEGHEM, kapitein vlieger CARLIER, tweede piloot, kapitein vlieger HALLET, navigator, luitenant vlieger BODART, radio en luitenant HULLIN, mechaniker. Na vier reisdagen was de DC3 geland in Stanleystad, om nadien een luchtcircuit boven de kolonie te maken en dan naar het moederland terug te vliegen op 16 augustus 1947 met de Prins Regent.

Op het einde van de verkenningsreis van de delegatie kwam de gemengde militaire commissie bijeen in Brussel en besloot tot de noodzaak van militaire basissen in Kongo, waar de reserve middelen voor de verdediging en de veiligheid van onze kolonie, grootleverancier van grondstoffen, konden opgeslagen worden. Van zijn kant werkte majoor, staf brevet houder (SBH) JANSSENS, hoofd van de Generale Staf van de 2de Groepering van de Openbare Macht in Leopoldstad, op de hoogte van deze verkenningszending, aan een voor-ontwerp, dat hij stuurde naar de minister van Landsverdediging, kolonel SBH de FRAITEUR. Dit voor-ontwerp overwoog de strategische mogelijkheden van een metropolitaanse lucht-landbasis, ingeschakeld in een geëllieerd kader in geval van oorlog, kader dat een aanzienlijke rol kon spelen qua mobilisatie en opleiding van westerse reservekrachten en dat operationele opdrachten kon vervullen, dank zij de opslagplaatsen, magazijnen en ateliers.

Zijn legerkampen zouden kunnen zorgen voor het onderhoud van door het moederland uitgezonden elitetroepen en voor de opleiding van miliciens, die in de kolonie zouden ingezet worden. Bovendien zou een dergelijke basis kunnen beschikken over een vloot transportvliegtuigen, die dan weer zouden zorgen voor het parachuteren en de logistiek van de luchttroepen, die er zouden ondergebracht worden. Ook opleidingsvliegtuigen, waarmee de leerlingen-piloten van de Luchtmacht in Afrika zouden getraind worden. Onderhoud van de toestellen en hun bevoorrading met brandstof waren eveneens voorzien. Dank zij de paracommando's, die daar zouden ingekwartierd worden, zou deze basis kunnen bijspringen voor de binnenveiligheid van de kolonie en operaties kunnen uitvoeren, die onmogelijk door de Openbare Macht konden verzorgd worden, zoals een luchtraid tegen opstandige guerilla's. Men voorzag trouwens ook jaarlijkse manoeuvres met gezamenlijk optreden van de metropolitaanse en autochtone machten (Openbare Macht).

Les projets "Nord" et "Sud"

Le 26 février le ministre de FRAITEUR exprima un avis favorable à cet avant-projet et le 2 juillet 1948, à l'issue des festivités du cinquantenaire de la liaison ferroviaire Matadi-Léopoldville, il reçut le major BEM JANSSENS. Suite à cette rencontre, le général-major GILLIAERT, commandant en chef de la Force Publique, informa le major JANSSENS qu'il était muté le 15 juillet 1948 à l'Etat-Major de la Force Publique, afin de mener à bien une mission d'études relative au stationnement d'unités de l'armée métropolitaine sur le territoire de la colonie.

Une exploration préliminaire eut lieu à bord de l'Airspeed Oxford A-25 de l'Aviation Militaire de la Force Publique, piloté par John MICHAUX, puis le colon MEULENBERG qui travaillait à l'époque pour l'institut de cartographie de la colonie, fut mis à la disposition du major JANSSENS avec un appareil SV4 de l'Avi/FP, afin d'effectuer des reconnaissances aériennes plus approfondies. L'officier de la Force Publique fut muni de cartes et de documentations et une Jeep de la Force Publique avec chauffeur lui fut fournie pour ses randonnées terrestres. D'emblée, il choisit de se rendre à Luluabourg afin d'y recueillir les informations possédées par le gouvernement provincial, puis survola longuement le sud du Kasai avec le biplan piloté par MEULENBERG, mais n'y découvrit aucun endroit adéquat.

Suite à l'échec de ses recherches, le major BEM JANSSENS se tourna vers le Katanga et gagna Elisabethville par avion Sabena, tandis que son pilote regagnait Léopoldville. Après avoir contacté divers organismes de cette province, dont le Comité Spécial du Katanga (CSK) et consulté l'Union Minière du Haut Katanga (UMHK) et du Chemin de Fer du Bas-Congo et du Katanga (BCK), il prospecta la région de Jadotville, proche de la mine d'uranium de Shinkolobwé, puis remonta par la voie terrestre vers l'endroit survolé par la délégation mixte l'année précédente dans le district du Haut-Lomami, lors de ses recherches pour l'installation d'une base aéroterrestre.

Après des milliers de kilomètres parcourus vainement, l'officier débarqua à Kamina, dont le plateau qui l'entourait semblait convenir parfaitement. Le 24 août 1948, il était de retour à Léopoldville avec deux projets d'implantation: un projet "Sud" prévoyait l'implantation d'une base près de l'agglomération de Kamina qui se situait d'une manière idéale près d'une zone de cultures vivrières et d'élevages et était proche de la cimenterie de Lubudi, tandis qu'un projet "Nord" la prévoyait près des chutes de la Kilubi, qui fournirait l'électricité et l'eau nécessaires à la base.

"Noord" en "Zuid" projecten

Op 26 februari 1948 gaf minister de FAITEUR een gunstig advies over dit voor-ontwerp en op 2 juli 1948 ontving hij majoor SBH JANSSENS, na de feestelijkheden van de 50ste verjaaring van de spoorwegverbinding Matadi-Leopoldstad. Na deze ontmoeting bracht generaal-majoor GILLIAERT, hoofd van de Openbare Macht, ter kennis aan majoor JANSSENS, dat hij op 15 juli 1948 overgeplaatst werd naar de Generale Staf van de Openbare Macht, om er een studie-opdracht te vervullen in verband met de stationering van eenheden van het moederlandleger op het grondgebied van de kolonie.

Een voorafgaande verkenning gebeurde aan boord van de Airspeed Oxford A-25 van het Militaire Vliegwezen van de FP, met als piloot John MICHAUX. Nadien werd kolonist MEULENBERG, die destijds voor het cartografisch instituut van de kolonie werkte, ter beschikking gesteld van majoor JANSSENS, met een toestel SV4 van het Vliegwezen van de FP, om nog grondigere luchtverkenningen uit te voeren. De officier van de Openbare macht werd voorzien van kaarten en documentaties en een jeep van de Openbare macht met chauffeur voor zijn tochten op de grond. Hij vloog onmiddellijk naar Luluabourg om er informatie te krijgen, die in handen was van de provinciale regering. Daarna ging hij heel lang het zuiden van Kasai overvliegen met een tweedekker, bestuurd door MEULENBERG, maar hij ontdekte geen enkele geschikte plaats.

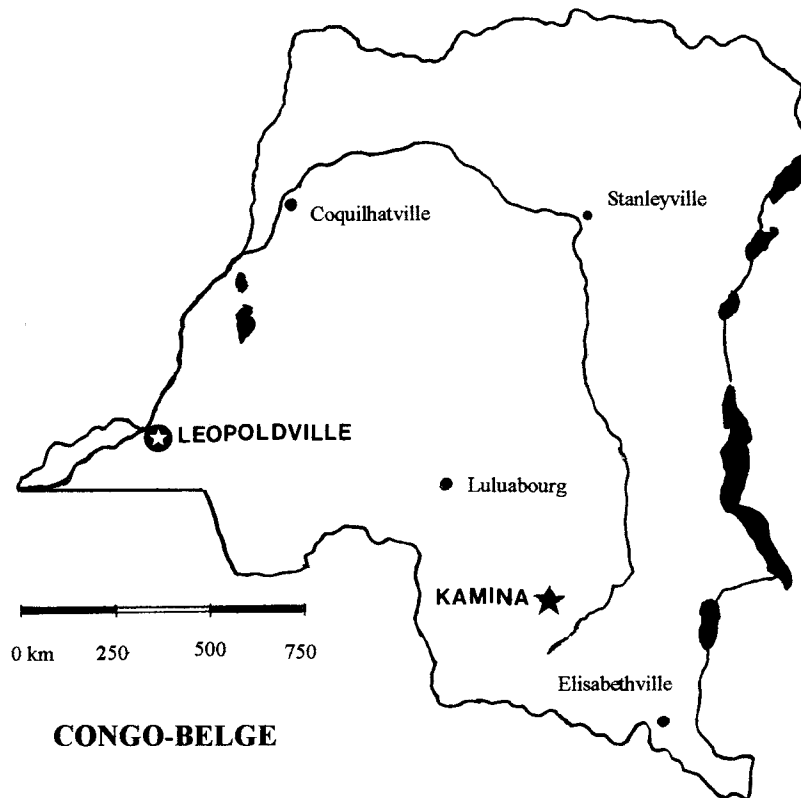
Na de mislukking van deze opzoeken vervoegde majoor JANSSENS Katanga en vloog met een Sabenatoestel naar Elisabethstad, terwijl zijn piloot terugvloog naar Leopoldstad. Na diverse contacten met verschillende instanties van deze provincie, waarbij het CSK (Comité Spécial du Katanga) en na raadpleging van de directie van de UMHK (Union Minière du Haut-Katanga) en van BCK (Spoorwegen van Laag-Kongo en Katanga), ging hij op verkenning in de streek van Jadotstad, dicht bij de uraniummijn van Shinkolobwe om dan op de grond verder te reizen naar de plaats, die het jaar tevoren in het district van Hoog-Lomami overvlogen werd door de gemengde delegatie, toen deze op zoek was naar de mogelijke installatie van een lucht-landbasis. Na duizenden vruchteloos onderzochte kilometers bereikte de officier Kamina, waarvan het omliggende plateau perfect geschikt leek te zijn. Op 24 augustus 1948 was hij terug in Leopoldstad met twee vestigingsontwerpen: een "Zuid" project, dat de vestiging van een basis voorzag, dicht bij de agglomeratie van Kamina, ideaal gelegen bij een zone met voedingsgewassen en veefokkerijen, praktisch naast de cementfabriek van Lubudi; het "Noord" project voorzag de basis vlakbij de watervallen van de Kilubi, die de noodzakelijke electriciteit en wateraanvoer aan de basis konden leveren.

Fondée dans les années trente pour les besoins du chemin de fer BCK, l'agglomération de Kamina était peuplée à l'époque de deux cents Européens, des missionnaires et des membres du personnel du BCK et de la société cotonnière BUNGE pour la plupart, et de quelques centaines d'indigènes Baluba, sujets du Grand Chef KASONGO-NIEMBO.

Ce chef-lieu du Haut-Lomami situé à une altitude de 1.115 mètres était un noeud routier important. C'était le siège de la direction régionale du BCK, des MAS (Messageries Automobiles du Sankuru) et de la société BUNGE. Un embranchement ferroviaire était en projet pour raccorder le réseau du BCK à celui du CFL (Chemins de fer des Grands-Lacs) à Kabalo et un aéroport civil d'escale, consistant en une piste en latérite envahie par de longues herbes en saison des pluies, desservait la localité, mais était peu utilisée par la Sabena.

De agglomeratie van Kamina werd in de dertiger jaren opgericht voor de behoeften van de BCK spoorweg, toen werd ze bewoond door tweehonderd Europeanen, missionarissen en personeelsleden, meestal van de BCK en de katoenmaatschappij BUNGE en dan nog enkele honderden inheemse Balubas, onderdanen van de Grote Chef KASONGO-NIEMBO.

Deze hoofdplaats van Hoog-Lomami lag op een hoogte van 1.115 meter, een belangrijk verkeersknooppunt. Het was de regionale zetel van de BCK, van de MAS (Messageries Automobiles du Sankuru) en van het bedrijf BUNGE. Er was ook een aftakking gepland van de spoorweg, om het net van de BCK te verbinden met dat van de CFL (Chemins de Fer des Grands-Lacs) in Kabalo. Een burgerlijk vliegveld voor tussenlandingen, dat bestond uit een lateriet piste, in het regenseizoen overwoekerd door hoog gras, bediende weliswaar deze plek maar werd door Sabena zelden gebruikt.



Une mission aérophotographique

Fin août 1948, un DC3 de la Force Aérienne transportant la mission militaire chargée d'effectuer des relevés aérophotographiques, arriva à Léopoldville/Ndolo. L'équipage était composé du lieutenant-aviateur MOUZON, commandant de bord, du lieutenant-aviateur GOBIN, second pilote, des adjudants-aviateurs MAQUET et PARMENTIER, navigateurs, de l'adjudant-aviateur QUETS, radio de bord, du sergent LARDOT, mécanicien, du major VANDER HEYDEN et du lieutenant MARTIN, spé-

Een aerofotografische opdracht

Eind augustus landde op Leopoldstad/Ndolo een DC3 van de Luchtmacht, met aan boord de militaire zending, gelast met uitvoering van de luchtopnames. Piloten waren luitenant vlieger MOUZON en luitenant vlieger GOBIN, de resterende bemanningsleden waren adjudanten vliegers MAQUET en PARMENTIER, navigators, adjudant vlieger QUETS, boordradio, sergeant LARDOT, mechanieker, majoor VANDER HEYDEN en luitenant MARTIN, specialisten in luchtfotografie.

cialistes en photographies aériennes.

Le mardi 7 septembre, ce Dakota se rendit avec le major JANSSENS à Bukama, dont la plaine d'aviation avait été choisie comme base d'opération pour la dernière phase des reconnaissances aériennes dans le but d'apporter les précisions manquantes aux cartes existantes. Deux semaines plus tard l'officier de la Force Publique rejoignit Kamina pour y compléter sur le terrain les observations aériennes, puis le 30 septembre, il rentra à Léopoldville pour y terminer son rapport avec le résultat de ses recherches sur les deux projets d'implantation. Peu après, un télégramme lui annonça l'arrivée prochaine à Léopoldville d'un DC3 militaire spécialement chargé de le ramener en Belgique.

Le 8 octobre 1948, après quatre jours de voyage, il remettait son rapport final au ministre de FRAITEUR de la Défense Nationale et profita de son séjour en Belgique pour rallier diverses personnalités à son projet. Le ministre étudia son rapport et préféra le projet "Sud", prévoyant la construction d'une base à 25 km de Kamina, plutôt que le projet "Nord" proche de la Kilubi, mais sur la ligne ferroviaire en projet vers Kabalo.

Reçu au numéro 2 de la rue de la Loi, le major BEM JANSSENS fut félicité pour son travail par les ministres de la Défense Nationale et des Colonies lors d'une séance solennelle dans la salle des Maréchaux.

Rapidement, l'équipe chargée de collaborer sur place avec le major JANSSENS fut formée. Elle se composait du major aviateur COLLIGNON, commandant en second de la future base, du capitaine BASTIN, chargé des travaux pour la Force terrestre, du capitaine HOURMAN pour l'administration, du capitaine BROTELLE pour les finances, du sous-lieutenant GRÉGOIRE, pour les travaux pour la Force Aérienne, de l'architecte DORREKENS, du service des Bâtiments Militaires, du topographe PISSORT et des adjudants SCHAILLIE, SWERTEN, TOUSSAINT et WARIN.

Pour fêter la mise en route de l'entreprise, un cocktail fut offert par Monsieur de FRAITEUR au Cercle Prince Albert, le 15 décembre suivant.

Le temps des pionniers

L'entreprise semblait surhumaine, car tout était à construire, tant les pistes d'atterrissage de 2700 mètres de longueur que les 180 km de routes, les 39 km du raccordement ferroviaire, les 60 km de canalisations d'eau et les 2300 bâtiments divers, dont celui de l'École de Pilotage Avancé (EPA) qui comprenait des salles de cours, une cuisine, un mess, une salle de cinéma, une salle de sports et les logements pour les élèves-pilotes. Ces bâtiments occuperaient 300.000 mètres carrés de surface bâtie sur une étendue de savane de 49.487 hectares, peu boisées, hormis quelques galeries forestières longeant les cours d'eau. On n'y comptait que trois villages peuplés de Balubas:

Op dinsdag 7 september vloog deze Dakota met majoor JANSSENS naar Bukama, waarvan het vliegveld gekozen was als operatiebasis voor de laatste fase van de luchtverkenningen, met het oog op aanvullende precisering, die op de bestaande kaarten ontbrak. Twee weken later begaf de officier van de Openbare Macht zich naar Kamina, om er ter plaatse de luchtwaarnemingen aan te vullen. Op 30 september keerde hij naar Leopoldstad terug om de laatste hand te leggen aan zijn verslag met het resultaat van zijn opzoekingen in verband met beide vestigingsprojecten. Kort nadien kreeg hij een telegram, waarin hem de aankomst werd aangekondigd van een militaire DC3, speciaal ingezet om hem terug naar België te brengen. Na vier dagen reizen overhandigde hij op 8 oktober 1948 zijn uiteindelijk rapport aan minister de FRAITEUR van Landsverdediging. Hij nam de gelegenheid van zijn verblijf in België te baat om verschillende personaliteiten voor zijn project te winnen. De minister bestudeerde zijn verslag en gaf zijn voorkeur aan het "Zuid" project, dat de bouw van een basis voorzag op 25 km van Kamina, veeleer dan het "Noord" project, dicht bij Kilubi, maar op de spoorlijn, die naar Kabalo gepland was.

Op nummer 2 van de Wetstraat werd majoor SBH JANSSENS in de loop van een plechtige zitting in de Maarschalkenzaal voor zijn werk gelukgewenst door de ministers van Landsverdediging en van Koloniën.

Al heel speedig werd de ploeg samengesteld, die ter plaatse met majoor JANSSENS moest gaan samenwerken. De ploeg bestond uit majoor vlieger COLLIGNON, adjunct-bevelhebber van de toekomstige basis, kapitein BASTIN, gelast met de werken voor de landmacht, kapitein HOURMAN voor de administratie, kapitein BROTELLE voor de financiën, onderluitenant GREGOIRE, voor de werken voor de Luchtmacht, architect DORREKENS, van de Dienst van de Militaire Gebouwen, topograaf PISSORT en adjudanten SCHAILLIE, SWERTEN, TOUSSAINT en WARIN. Om de start van de onderneming te vieren werd op de daaropvolgende 15 december door de heer de FRAITEUR, in de Prins Albertkring een cocktail aangeboden

De tijd van de pioniers

De onderneming leek onmenselijk, want alles moest opgebouwd worden, zowel de 2700 meter lange landingsbanen als 180 km wegen, 39 km spoorwegverbindingen, 60 km waterkanalisatie en 2300 verschillende gebouwen, waarvan die van de Gevorderde Vliegschool (EPA) met leslokalen, keuken, eetzaal, bioskoopzaal, turnzaal en logies voor de leerlingen-piloten. Deze gebouwen moesten opgetrokken worden op 300.000 vierkante meters oppervlakte, bebouwd op een savanneruimte van 47.487 ha. weinig bebost buiten enkele woudgalerijen langsheen de waterlopen. Men kende slechts drie bewoonde Balubadorpen: Lupulu, op de weg naar

Lupulu, sur le chemin conduisant à Kamina, Kalunga qui fut déplacé pour permettre la construction d'une cité européenne qui en conservera le nom, et Katala que les parachutistes du Centre d'Entraînement Para transformèrent en dropping zone.

Le 17 décembre 1948, le major JANSSENS regagna la colonie en avion Sabena et le 1er janvier 1949, il fut promu commandant de la future base. L'officier fut rejoint à Léopoldville un mois plus tard par ses collaborateurs, partis d'Evere sous la conduite du major BEM GHEYSEN (futur commandant des Forces Métropolitaines en Afrique) avec le DC3 piloté par les capitaines aviateurs KAISIN et DEVOS. Quelques jours après, l'équipe gagnait Kamina-ville avec ce bimoteur, sauf le major GHEYSEN qui demeura à Léopoldville et le sous-lieutenant GRÉGOIRE qui rejoignit ses collègues le 5 février par la route avec le premier véhicule de la base, une Ford achetée à Léopoldville et immatriculée "AB001". Les pionniers s'installèrent à l'hôtel de la Gare, seul établissement hôtelier de l'endroit, qui disposait de 36 chambres.

Dès son arrivée à Kaminaville, le major JANSSENS rendit visite au capitaine MARTEL, chef de la Compagnie de Force Publique en service territorial, grâce auquel il put disposer de quelques camions et de soldats indigènes pour débroussailler la savane au-delà de Lupulu, à 25 km de la ville. Quelques temps plus tard, des tentes furent montées sur une aire débarrassée de sa végétation et le capitaine BASTIN et les sous-officiers quittèrent l'hôtel pour y loger provisoirement, ils devaient y rester durant six mois ! La journée de ces pionniers commençait à 06h45 par le salut au drapeau, puis à 07h00, débutait le travail en brousse. Vers midi un repas était servi dans le "mess Reine-Marie-Henriette" créé sous une tente, mais souvent, les membres de l'équipe pique-niquaient sur place dans la savane. Le travail s'achevait vers 17h00 et les pionniers dînaient au "mess" ou à l'hôtel de la gare.

Construction d'un aérodrome

Il était prioritaire de construire un aérodrome afin d'y accueillir les avions de transport du 15 Wing de Transport de la Force Aérienne et un tracteur agricole fut loué à un fermier des environs afin de permettre au sous-lieutenant GRÉGOIRE d'explorer la savane à la recherche d'un terrain plat convenant pour sa construction. A l'occasion, ce tracteur fut "piloté" par le major COLLIGNON tandis que le major JANSSENS se tenait debout derrière lui. Les recherches de GRÉGOIRE aboutirent et un bulldozer fut emprunté à une firme d'Elisabethville. Transporté par train jusqu'à Kamina-Gare, l'engin fut amené à

Kamina, Kalunga, dat moest verplaatst worden om de bouw van een Europese wijk toe te laten - die behield trouwens de naam - en Katala, dat door de valschermspringers van het Para-Opleidingscentrum omgevormd werd tot dropping zone.

Op 17 december 1948 keerde majoor JANSSENS met een Sabenavliegtuig naar de kolonie terug en op 1 januari 1949 werd hij bevorderd tot bevelhebber van de toekomstige basis. De officier werd een maand later in Leopoldstad vervoegd door zijn medewerkers, die op Evere vertrokken waren onder leiding van majoor SBH GHEYSEN (toekomstig bevelhebber van de Metropolitaanse Krachten), met de DC3 van kapitein-vliegers KAISIN en DEVOS. Enkele dagen later begaf de ploeg zich met dit tweemotorige vliegtuig naar Kamina-stad, behalve dan majoor GHEYSEN, die in Leopoldstad bleef en onderluitenant GRÉGOIRE, die zijn collega's op 5 februari langs de weg vervoegde, met het eerste voertuig van de basis, een in Leopoldstad aangekochte Ford, met immatriculatie "AB001". De pioniers installeerde zich in het hotel "de la Gare", het enige hotel ter plaatse. Het beschikte over 36 kamers. Bij zijn aankomst in Kamina-stad begaf majoor JANSSENS zich onmiddellijk naar kapitein MARTEL, chef van de compagnie Openbare Macht in territoriale dienst. Deze hielp hem om over enkele vrachtwagens en inheemse soldaten te kunnen beschikken voor het ontginnen van de savanne voorbij Lupulu, op 25 km van de stad. Een beetje later werden tenten opgetrokken op een van plantengroei ontdane zone. Kapitein BASTIN en zijn onderofficieren konden het hotel verlaten om voorlopig in deze tenten te gaan logeren. Voorlopig ! Tenslotte bleven ze er zes maanden.

De pioniers begon om 06.45 uur voor de groet aan de vlag, om 07.00 uur begon dan het werk in de brousse. Rond het middaguur werd een maaltijd opgediend in de "mess Koningin Marie-Henriette", onder een tent, maar heel dikwijls gingen de leden van de ploeg ter plaatse pick-nicken in de savanne. Einde van het werk rond 17.00 uur en voor het avondmaal begaven de pioniers zich naar de mess of naar het hotel de la Gare.

Bouw van een vliegveld

Eerste prioriteit was de bouw van een vliegveld, om er de transportvliegtuigen van de 15de Transportwing te kunnen ontvangen. Bij een landbouwer in de omgeving werd een landbouwtractor gehuurd, om het onderluitenant GREGOIRE mogelijk te maken, de savanne te gaan verkennen, op zoek naar een vlak terrein, dat voor dergelijke bouw geschikt ware. Bij deze gelegenheid werd deze tractor "gepiloteerd" door majoor COLLIGNON, terwijl majoor JANSSENS rechtop stond achter COLLIGNON. De opzoekingen van onderluitenant GREGOIRE werden tot een goed einde gebracht en dan ging men een firma van Elisabethstad een bulldozer huren. Dat tuig werd met

Lumwé (quartier de la future base de la Force Aérienne) par la route et dégagea une surface de 500 mètres de côté dans la savane. Des forages furent effectués pour tester la résistance du sol, qui se révéla suffisante et le bulldozer poursuivit le nettoyage de l'endroit.

En mars 1949, un Airspeed Oxford de la Force Aérienne, convoyé de Belgique par le capitaine aviateur MOUILLARD, pilote, le lieutenant aviateur BODART, radio et le sergent AUSTENNE, mécanicien, fut basé à la plaine de Kaminaville pour assurer les liaisons et le transport. Le 26 du mois, Emile JANSSENS fut promu lieutenant-colonel.

Peu à peu, du matériel parvenait par la voie ferrée, dont des caisses contenant des maisons préfabriquées. Elles furent déchargées du train à Kamina-Gare, puis transportée par camions de la FP jusqu'à l'aire de Lupulu, où la première habitation fut montée le 1er juin. Dès l'arrivée des autres maisons, le lieutenant-colonel JANSSENS et ses collaborateurs abandonnèrent leur chambre ou leur tente pour s'y installer.

L'équipe initiale fut renforcée par un cadre européen, ainsi que par une compagnie de pionniers de la Force Publique, mise à la disposition du commandant de la base, et par une nombreuse main-d'oeuvre indigène. De nouveaux logements provisoires virent le jour et la construction de berceau à Kamina-Base (BAKA) se poursuivit jour après jour! Le 5 juillet, le site choisi pour l'aérodrome fut abandonné au profit d'un autre, mieux adapté à l'implantation des deux futures pistes d'atterrissage. Il fut débarrassé de sa végétation et des forages y furent exécutés. Le relevé topographique de ce nouvel emplacement fut exécuté le 18 juillet suivant et l'endroit fut visité par Messieurs LALOUGE et ROBERT de l'Administration de l'Aéronautique du Congo et par des géologues de la colonie et du Comité Spécial du Katanga.

Premiers atterrissages à BAKA

Le 12 août, le major MERCIER, officier du Génie, arriva de Belgique pour diriger les travaux. Il inspecta le site, puis, le 14 septembre suivant, dès que le matériel de génie lourd parvint à la base, la construction de la plaine d'aviation provisoire débuta. Cette première piste, recouverte de petites termitières écrasées pour en améliorer la solidité et l'imperméabilité, fut achevée le 16 décembre 1949. Elle mesurait 2000 m de long sur 45 m de large et sa résistance fut jugée suffisante pour un quadrimoteur de type DC4. Le lendemain, le major aviateur COLLIGNON atterrissait sur cette piste avec l'Oxford de la Force Aérienne basé à Kaminaville et le 8 janvier 1950, le DC3 immatriculé K7 de la 20e escadrille du 15 Wing de transport, ayant comme équipage le

de train transporté tot Kamina-Station, en verder langs de weg gebracht naar Lumwe (kwartier van de toekomstige Luchtmacht basis). Dan werd in de savanne een oppervlakte van 500 meter zijkant ontgonnen. Ook boringen werden uitgevoerd om de weerstand van de grond te testen. Die bleek voldoende en de bulldozer kon zijn opruimingswerk van deze plek voortzetten.

In maart 1949 werd een Airspeed Oxford van de Luchtmacht, uit België aangekomen met kapitein vlieger MOUILLARD, piloot, luitenant vlieger BODART, boordradio en sergeant AUSTENNE, mechaniker, toegewezen aan de basis van Kamina, om te zorgen voor verbindingen en vervoer. Op de 26ste van dezelfde maand werd Emile JANSSENS tot luitenant-kolonel bevorderd.

Stilaan begon het materiaal aan te komen via het spoor, met kisten vol geprefabriceerde huizen. Die werden in Kamina-Gare van de trein afgeladen en dan met vrachtwagens van de Openbare Macht verder vervoerd tot de grens van Lupulu, waar de eerste woning werd opgetrokken op 1 juni. Zodra de andere huizen aankwamen verlieten luitenant-kolonel JANSSENS en zijn medewerkers hun hotelkamer of hun tent, om zich hier te vestigen.

De oorspronkelijke ploeg werd versterkt door een Europees kader, alsook door een afdeling pioniers van de Openbare Macht, ter beschikking van de basisbevelhebber gesteld en door talrijke plaatselijke manschappen. Er kwamen nieuwe voorlopige woningen tot stand en de bouw van de wieg van de Kamina-basis (BAKA) schoot van dag tot dag op. Op 5 juli werd besloten, de oorspronkelijke voor het vliegveld gekozen plaats te verlaten voor een andere; die beter geschikt bleek voor de aanleg van twee landingsbanen. De plantengroei werd weggehaald en men begon te boren. De topografische opname van deze nieuwe keuzeplaats gebeurde op 18 juli en de plaats kreeg het bezoek van de heren LAGOUGE en ROBERT van het bestuur van de koloniale Luchtvaart en van geologen van de Kolonie en van het Speciaal Katanga Comité.

Eerste landingen in BAKA

Op 12 augustus kwam Genie-officier majoor MERCIER uit België overgevlogen om de werken te leiden. Hij inspecteerde de plek en op 14 september daaropvolgend, zodra het zware geniemateriaal op de basis aankwam, begon men de constructie van het voorlopige vliegveld. Deze eerste landingsbaan werd bedekt met kleine mierenhopen, voor betere soliditeit en ondoordringbaarheid, ze werd afgewerkt op 16 december 1949. De lengte was 200 meter, de breedte 45 meter en haar weerstand werd toereikend geacht voor een viermotorig toestel van het DC4 type. 's Anderendaags landde majoor vlieger COLLIGNON op deze baan met de Oxford van de in Kaminastad gebaseerde Luchtmacht. Op 8 januari 1950 was het de beurt aan kolonel vlieger BURNIAUX, boordcomman-

colonel aviateur BURNIAUX, commandant de bord, le capitaine aviateur GUEUFFENS, second pilote, le lieutenant aviateur CHAVÉE, navigateur, l'adjutant aviateur JONCKHEERE, radio et le 1er sergent BONNEVIE, mécanicien, se posa sur la piste, effectuant ainsi la première liaison directe entre la Belgique et la base de Kamina. Dès ce moment, BAKA devint une escale régulière pour les DC3 du 15 Wing et le sous-lieutenant GRÉGOIRE, promu lieutenant peu après, acheva les études préparatoires pour l'implantation de la partie "Air" de la base, puis se rendit en février à Bruxelles afin de rédiger les plans définitifs sous le contrôle du major BUREAU à l'Etat-Major de la Force Aérienne. L'infrastructure comprenait deux pistes parallèles conçues pour un trafic aérien intense et pouvant supporter les bombardiers lourds de 135 tonnes de l'USAF, un taxi-track reliant les deux pistes, une aérogare avec tour de contrôle, une station météo pour laquelle les observations climatologiques furent complétées, plusieurs hangars de 160 m de largeur, 80 m de profondeur et 11 m de hauteur, l'Ecole de Pilotage Avancé (EPA), une station TSF, une bretelle de chemin de fer, des citernes de carburant suffisantes pour approvisionner l'aviation de transport et les avions d'entraînement de l'EPA.



Durant l'année 1950, deux officiers de la Force Aérienne, provenant de l'Ecole Technique de Saffraenberg, le commandant DE RYCKER et le capitaine LALLEMAND, créèrent une école professionnelle à BAKA pour former des mécaniciens congolais en moteur, cellule et électricité avion. Les travaux avançaient et le BCK collaborait activement à l'édification de la base; lorsque la bretelle

dant, kapitein vlieger GUEUFFENS, tweede piloot, luitenant vlieger CHAVEE, navigator, adjudant vlieger JONCKHEERE, radio en 1ste sergeant BONNEVIE, mechaniker, om met de DC3 immatriculatie K7 van het 20ste smaldeel van de 15de Transportwing op deze baan neer te strijken.

Dat was de eerste rechtstreekse verbinding tussen België en de Kamina-basis. Vanaf dit ogenblik werd BAKA een regelmatige landingsplek voor de DC3's van de 15de Wing.

Onderluitenant GREGOIRE, kort nadien tot luitenant bevorderd, beëindigde de voorbereide studies voor de vestiging van het luchtvaartgedeelte van de basis. Nadien, in februari, begaf hij zich naar Brussel om de definitieve plannen op te stellen, onder toezicht van majoor BUREAU van de Staf van de Luchtmacht.

De infrastructuur behelsde twee evenwijdige landingsbanen, bestemd voor intensief luchtverkeer, geschikt om zware bommenwerpers van 135 ton van de USAF te ontvangen, een taxi-track als verbinding tussen beide landingsbanen, een luchthaven met controletoren, een meteostation waarin klimaatwaarnemingen aangevuld werden, verschillende hangars van 160 m breedte, 80 meter diepte en 11 meter hoogte, de Gevorderde Vlietschool (GVS) een TSF station, een aftakking van

de spoorweg, tanks voor voldoende brandstof om de transport toestellen en de opleidingsvliegtuigen van de GVS te bevoorraden.

In de loop van het jaar 1950 zorgden twee officieren van de Luchtmacht uit de Technische School van Saffraenberg, namelijk commandant DE RYCKER en kapitein LALLEMAND, voor de oprichting van een beroepsschool

in BAKA om er kongolese mechaniekers op te leiden voor motors, cellen en vliegtuigelectriciteit.

De werken schoten goed op en de BCK werkte actief mee aan de oprichting van de basis. Toen de aftakking van de spoorweg voor de verbinding van het net met de basis werd ingehuldigd, betekende dit een enorme vergemakkelijking van het materiaalvervoer, want

de chemin de fer raccordant la base au réseau fut inaugurée, cela facilita énormément le transport de matériel, car auparavant, il devait être déchargé du train à vapeur à Kaminaville, puis amené par camions Force Publique jusqu'à la base. A ces succès, s'ajouta l'arrivée le 21 mars suivant, du SV4 livré par la voie des airs de Belgique. Son pilote le major aviateur GEERTS qui avait joué cette aventure aux dés avec son camarade VAN LIERDE, atterrit à BAKA après un périple digne des pionniers de la ligne Belgique-Congo et remit son appareil au commandant en second de la base, le major COLLIGNON. Le major GEERTS reprit le chemin de la métropole trois jours plus tard avec le DC3 K2 OTCWB du capitaine aviateur TERLINDEN et du colonel aviateur DONNET, second pilote, venu apporter un moteur de rechange pour l'Oxford qui était tombé en panne peu auparavant. Le SV4 rendit bien des services, notamment pour des reconnaissances et des photographies aériennes.

Création du Détachement Force Aérienne

La veille de Noël, la chapelle Saint-Laurent fut achevée et l'aumônier y célébra la messe de minuit. Quelques temps après, l'Etat-Major de la base s'installa provisoirement dans dix abris semi-circulaires en tôles d'acier ondulées que le soleil des tropiques chauffait comme un four: les "Nilsson Huts".

vroeger moest dat materiaal van de stoomtrein afgeladen worden in Kamina-stad om met vrachtwagens van de FP tot aan de basis vervoerd te worden. Bij dit sukses kwam dan nog de aankomst, op 12 maart, van de SV4, die via de lucht uit België aangevoerd werd. Zijn piloot, majoor vlieger GEERTS had op dit avontuur gewed met zijn kameraad VAN LIERDE. Hij landde in BAKA na een zwerftocht, de pioniers van de België-Kongolijn waard, om zijn toestel te overhandigen aan de adjunct-bevelhebber van de basis, majoor vlieger COLLIGNON. Drie dagen later vertrok majoor GEERTS terug naar het moederland, met de DC3 K2 OTCWB van kapitein vlieger TERLINDEN, met kolonel vlieger DONNET als tweede piloot. Deze DC3 had een wisselmotor gebracht voor de Oxford, die kort tevoren defect was geraakt. Deze SV4 heeft heel wat diensten bewezen, onder andere voor verkenningen en luchtfoto's.

Oprichting van de Luchtmachteenheid

Op de vooravond van Kerstmis werd de kapel St-Laurent beëindigd en de aalmoezenier las er de middernachtmis. Kort nadien ging de Staf zich voorlopig installeren in tien halfcirkelvormige schuilplaatsen onder stalen golfplaten die onder de tropische zon een echte bakoven werden, de "Nilsson



Base de la Force Aérienne
Mess des officiers, sous-officiers et piscine
(En haut à droite, logements de passage)

Basis van de Luchtmacht
Mess van officieren, onder-officieren en
zwembad (Boven rechts, transitkamers)

Le relevé topographique de la future base fut achevé et la phase finale des études fut considérée comme terminée. L'acte cédant 49.487 hectares de savane katangaise à la Défense Nationale fut signé et plusieurs constructions sortirent de terre, tant à Lumwé qui devait accueillir l'EPA que dans la partie réservée à la Force Terrestre où un camp de paracommandos et un centre d'instruction pour miliciens coloniaux devaient voir le jour.



Bâtiments de l'École de Pilotage Avancé
(Vue arrière)

Gebouwen van de Gevorderde Vlietschool
(Achterzicht)

Le 1er juin 1951, un Détachement Force Aérienne fut créé et placé sous le commandement du major aviateur COLLIGNON, il se composait de trois escadrilles, une était chargée de l'administration, la seconde de l'école technique et la troisième de la maintenance, tandis qu'une unité des services, dépendant de la Force Terrestre se chargeait de diverses tâches allant du ravitaillement à l'entretien des routes de la base.

En novembre, débuta la construction des deux pistes définitives par la firme CFE.

D'autres travaux étaient en cours ou en voie d'adjudication par des entreprises de construction locales, dont 50 maisons pour les familles des militaires européens et 500 logements pour la main d'oeuvre indigène (MOI).

La construction de la centrale hydroélectrique de la Kilubi (chutes de 80m) et la distribution d'eau furent confiés à la société REGIDESO, tandis que la S.A. PÉTROCONGO se chargeait des cuves pour le stockage du carburant.

Huts". De topografische opname van de toekomstige basis werd afgesloten en de studiefase als beëindigd beschouwd.

De akte, waardoor 49.487 hectaren Katangese savanne aan Nationale Landsverdediging werd afgestaan, werd ondertekend.

Verschillende constructies werden opgetrokken, zowel in Lumwe, waar de GVS kwam, als in het Landsgedeelte waar een paracommandokamp en een opleidingscentrum voor koloniale miliciens gevestigd werden.

Op 1ste juni 1951, werd een Luchtmachteenheid opgericht, onder bevel van majoor vlieger COLLIGNON. Ze bestond uit drie smaldelen, een was gelast met de administratie, het tweede met de technische school en het derde met onderhoud. Daarbij kwam een diensteenheid, die afhing van de Landmacht en zich bezighield met allerlei taken, gaande van bevoorrading tot onderhoud van de basis.

In november werd gestart met de bouw van de twee definitieve landingsbanen door de firma CFE.

Nog andere werken waren aan gang of moesten aanbestedingen nog toegewezen worden aan plaatselijke

bouwondernemingen, waarvan 50 huizen voor de gezinnen van Europese militaire en 500 logies voor de inheemse mankracht (MOI)



EPA - Vue avant

GVS - Voorzicht

De bouw van de hydro-electrische centrale van de Kilubi en de waterleidingen werd toevertrouwd aan de maatschappij REGIDESO, terwijl de N.V. PETROCONGO gelast werd met de kuipen voor de opslag van brandstof.



Centrale hydroélectrique de la Kilubi
(Photo Willy Schaut)

Waterkrachtcentrale van de Kilubi
(Foto Willy Schaut)



Des NA T6 "Harvard" pour l'EPA

Durant l'année 1952, l'état-major, le détachement de la Force aérienne et le Corps des Services préparèrent activement la mise en service de la base et l'installation pour 1953 de l'Ecole de Pilotage Avancé, ainsi que l'arrivée des troupes métropolitaines et des premiers miliciens belges appelés à faire leur service militaire au Congo. En juin, le major aviateur COLLIGNON rentra en Belgique pour y prendre le commandement de l'EPA de Brustem afin de préparer

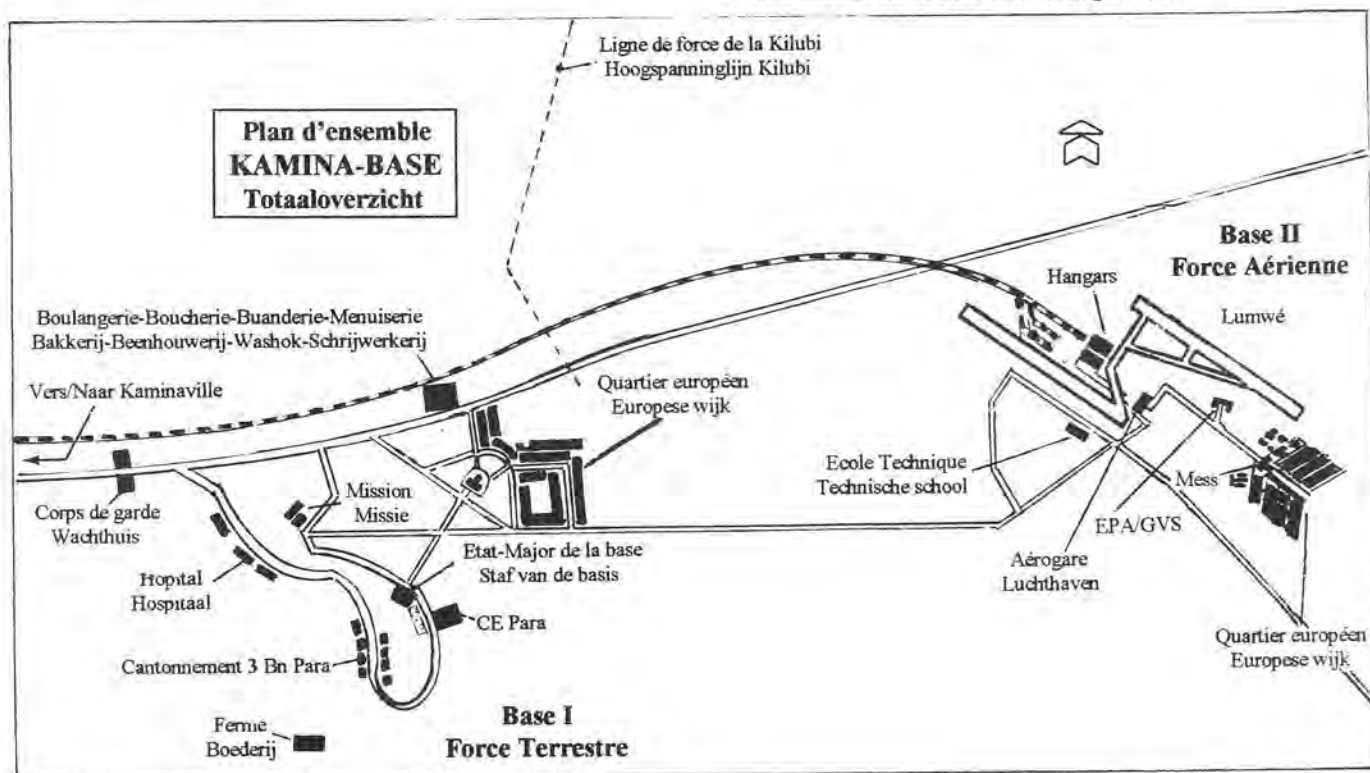
NA T6 "Harvard" voor de GVS

In de loop van het jaar 1952 werkten de staf, de Luchtmachteenheid en het Dienstencorps actief aan de voorbereiding van de indienstname van de basis en de installatie in 1953 van de Gevorderde Vliedschool en ook van aankomst van de metropolitaanse troepen en de eerste Belgische miliciens, opgeroepen om hun militaire dienst in Kongo te vervullen. In juni keerde majoor vlieger COLLIGNON terug naar België om het bevel over de GVS van Brustem over te nemen, met

son déménagement à BAKA et le lieutenant-colonel DE MAN devint commandant en second de la base. Le 15 octobre 1952, le colonel BEM JANSSENS se rendit avec une mission d'achat en DC3 à Bulawayo en Rhodésie du Sud, car les Anglais voulaient se défaire de T6 en état de vol, de pièces de rechange et d'outillage d'aviation à un prix intéressant. Cette mission visita les bases aériennes de Heany et Thornhill et le jour de son départ, les Anglais demandèrent au commandant de BAKA de présider une parade au cours de laquelle 22 élèves-pilotes Anglais de Rhodésie devaient recevoir leurs ailes. Cela préfigurait on ne peut mieux, ce qui se ferait à l'EPA plus tard.

A Kamina-Base, le Détachement Force Aérienne installée à Lumwé y célébra le 17 octobre les fastes de son arme et près de deux mois plus tard, le 13 décembre 1952, les premiers congolais sortis de l'Ecole Technique recevaient leur brevet de mécanicien d'aviation.

het og op de verhuizing naar BAKA. Luitenant-kolonel vlieger DE MAN werd adjunct-commandant van de basis. Op 15 oktober 1952 begaf kolonel JANSSENS zich naar Bulawayo in Zuid-Rhodië met een DC3 als opdracht er T6 te gaan kopen, want de Engelsen wilden zich ontdoen van vliegtuigen in goede staat, wisselstukken en luchtvaartwerktuigen en dat tegen een interessante prijs. Met deze opdracht werd een bezoek gebracht aan de luchtbases van Heany en Thornhill. Op de dag van het vertrek van de kolonel vroegen de Engelsen aan de bevelhebber van BAKA als voorzitter op te treden van een parade van 22 Engelse leerling-piloten, die er hun vleugels gingen krijgen. Dat was een uitstekend voorteken van wat er later op de GVS zou gebeuren. Op de Kamina-basis was intussen de Luchtmachtdetachement in Lumwe geïnstalleerd en die vierde op 17 oktober de feesten van haar wapen. Zowat twee maanden later, op 13 december 1952 mochten de eerste Kongolezen uit de Technische school hun brevet van luchtvaartmechaniker in ontvangst nemen.



Le 15 Wing à BAKA

Le DC4 KX-1 OTCWU, ex-Sabena, se posa à Kamina le 20 décembre 1950. C'était la première liaison Belgique-Congo en quadrimoteur militaire. L'équipage était composé des capitaines aviateurs GUEUFFENS et KAISIN, pilotes, placés sous la supervision de Jo VAN ACKER, chef pilote à la SABENA. Le navigateur était le capitaine aviateur TRIEST, les radios, le capitaine aviateur POCHE et le 1er sergent aviateur BOUVARD, Victor MOREAU était le mécanicien. Un des passagers était le colonel aviateur DONNET en mission d'inspection.

De 15de Wing in BAKA

De DC4 KX-1 OTCWU, ex-Sabena, landde te Kamina op 20 december 1950. Dit was de eerste verbinding België-Kongo met een viermotorig militair toestel. De bemanning bestond uit kapitein vlieger GEUFFENS en KAISIN, piloten, onder het waakzaam oog van Jo VAN ACKER, hoofdpiloot bij SABENA. Navigator was kapitein vlieger TRIEST, radios, kapitein vlieger POCHE en 1ste sergeant vlieger BOUVARD, en Victor MOREAU als mechaniker. Een van de passagiers was kolonel vlieger DONNET belast met een inspectie opdracht.

Le 26 mai 1953, le major aviateur BINON, commandant de la 20 escadrille, décolla de Melsbroek pour effectuer la première liaison Belgique-Kamina-Base en C119. L'avion était le CP12 OTCAL. Son équipage était composé du commandant COLIGNON, second pilote, du capitaine DEYNCKENS, navigateur et de l'adjutant BOUVARD, radio (le nom du mécanicien n'a hélas pas été retenu).

L'itinéraire choisi devait tenir compte de deux éléments importants: une charge payante la plus élevée possible sur le trajet Bruxelles-Kamina et des aérodromes d'escale pouvant assurer un ravitaillement en essence avec un indice d'octane 115/145.

Le 26 mai, le major BINON fit escale à Rome/Ciampino et à Tripoli/Idris. Le 27, il mit le cap sur Le Caire et Khartoum. Le 28, il fit escale à Entebbe en Ouganda et se posa à Kamina-Base le 29. Le retour s'effectua via Léopoldville, Kano et Tripoli. Par la suite, le ravitaillement en essence 115/145 fut assuré à Athènes et l'escale de Tripoli fut supprimée sur le trajet aller.

Début mai 1953, un premier détachement Paracommando venu par la mer, débarqua à Banana et fut transporté par trois DC3 et un DC4 de Moanda à Kamina, via Léopoldville.

Durant la saison sèche, le DC3 KP-6 OTCNW et le KP-2 OTCWB, effectuèrent une mission aérophotographique de trois mois au katanga. Le 13 septembre 1953, le DC3 KP-2 venant de Léopoldville et se dirigeant vers kamina se perdit et fit un atterrissage forcé près de Kolwezi. L'équipage était composé du commandant NUYS, pilote et du commandant LENAIN, navigateur (il n'y avait pas de radio à bord).

Le 15 juin 1957, le KP-6 affecté à une nouvelle mission aérophotographique basée à Albertville, s'écrasa au décollage. Il avait comme équipage le commandant aviateur LOUIS, commandant de bord, l'adjutant aviateur MAERTENS, second pilote, le lieutenant aviateur BERRY, navigateur, le 1er sergent aviateur STIERNON, radio, le 1er sergent TILLIEU, mécanicien et le 1er sergent ABEELE, photographe. Le commandant LOUIS fut grièvement brûlé, le second pilote et le radio furent moins atteints; le mécanicien perdit la vie dans l'accident.

Le 1er janvier 1954, le C119 CP-16 OTCAO, signa la centième liaison militaire Belgique-Congo. Le commandant de bord était le commandant LAURENT. Le premier DC6A militaire, le KY-1 OTCDA, appareil acheté neuf, qui effectua la liaison Belgique-Congo, quitta Melsbroek le 3 décembre 1958. Son équipage comprenait le major aviateur BOCQUET, commandant de bord, le capitaine aviateur DONCKIER, second pilote, le commandant aviateur DEYNCKENS, navigateur, le commandant aviateur BODART et l'adjutant aviateur NAESSEN, radios et l'adjutant MOREAU, mécanicien. Le vol était supervisé par Messieurs HENQUIN, chef-pilote et DUPRIEZ, mécanicien de la SABENA.

Op 26 mei 1953 vertrok vanuit Melsbroek, majoor vlieger BINON, bevelhebber van het 20ste smaldeel om de eerste verbinding België-Kamina in C119 uit te voeren. Het vliegtuig was de CP-12 OTCAL. De bemanning bestond uit commandant COLIGNON, tweede piloot, kapitein DEYNCKENS, navigator en adjudant BOUVARD, radio (de naam van de boordwerktuigkundige is helaas niet bekend). Met twee belangrijke elementen moest rekening gehouden worden om de reisroute te bepalen: het groots mogelijk laadvermogen op het traject Brussel-Kamina en de landingsplaatsen waar brandstof met een octaangetal 115/145 kon bijgetankt worden.

Op 26 mei landde majoor BINON in Rome/Ciampino en daarna in Tripoli/Idris. Op 27 mei zette hij koers naar Cairo en Khartoem. De 28ste maakte hij een tussenlanding in Entebbe (Oeganda) om ten slotte op de 29ste op de basis Kamina te landen. De terugreis gebeurde langs Leopoldstad, Kano en Tripoli. Later werd de bevoorrading van brandstof 115/145 in Athene verzekerd en werd de landingsplaats Tripoli afgeschafte op heenreis.

Begin mei 1953 ontscheepte een eerste detachement Paracommando's in Banana en werd daarna door drie DC3's en één DC4 van Moanda via Leopoldstad naar Kamina overgevlogen.

Gedurende het droogseizoen voerden de DC3 KP-6 OTCNW en de KP-2 OTCWB gedurende 3 maanden een luchtfotografische opdracht uit. Op 13 september 1953 vloog de KP-2 van Leopoldstad naar Kamina verloren en maakte een noodlanding kort bij Kolwezi. De bemanning bestond uit commandant NUYS, piloot en kapitein LENAIN, navigator (er was geen radio aan boord).

De KP-6 belast met een fotografische opdracht, stortte op 15 juni 1957 neer bij het opstijgen uit Albertstad. Als bemanning was er commandant vlieger LOUIS, gezagvoerder, adjudant vlieger MAERTENS, tweede piloot, luitenant vlieger BERRY, navigator, 1ste sergeant vlieger STIERNON, radio, 1ste sergeant TILLIEU, werktuigkundige en 1ste sergeant ABEELE, fotograaf. Commandant LOUIS werd zwaar verbrand, de tweede piloot en de radio werden minder gekwetst; de werktuigkundige kwam om het leven.

Op 1 januari 1954, bracht de C119 CP-16 OTCAO de honderdste militaire verbinding België-Kongo tot stand. De gezagvoerder was commandant LAURENT. De eerste militaire DC6A, KY-1 OTCDA, nieuwe gekocht toestel die de verbinding België-Kongo volbracht, verliet Melsbroek op 3 december 1958. Zijn bemanning bestond van majoor vlieger BOCQUET, gezagvoerder, kapitein vlieger DONCKIER, tweede piloot, commandant vlieger DEYNCKENS, navigator, commandant vlieger BODART en adjudant vlieger NAESSEN, radios en adjudant MOREAU als werktuigkundige. De vlucht was onder het waakzaam oog van de Heren HENQUIN, hoofd-piloot en DUPRIEZ, werktuigkundige bij SABENA.

Nouveau commandant de la base de Kamina

Le lieutenant-colonel BEM JANSSENS partit en congé en Europe le 2 avril 1953 et le lieutenant-colonel aviateur DE MAN devint commandant de la base de Kamina.

Avant son départ, Emile JANSSENS ne resta pas inactif et proposa le rachat des hélicoptères S-51 de l'Avi/FP en vue de la création d'un Flight de Sauvetage. Un des appareils piloté par le commandant PENNINCKX assisté du mécanicien MINCKE arriva le jeudi 22 octobre 1953 à BAKA. Il avait quitté Léopoldville/Ndolo le lundi précédent et avait fait escale successivement à Kikwit, Port-Franqui, Luebo, Luluabourg et Luputa. Durant la première partie du voyage, le pilote avait rencontré des vents contraires et avait dû atterrir peu avant Kenge pour renouveler sa provision de carburant.

Peu après, le lieutenant-colonel aviateur DE MAN assista à la présentation du Sikorski S-51 mais l'essai du repêchage simultané d'un moniteur et de son élève dans un rayon de 100 km ne se révéla pas concluant vu les possibilités restreintes de l'appareil. En cette circonstance, le capitaine aviateur BOONEN débarqué de Brustem deux mois auparavant pour préparer l'installation de l'EPA aux points de vue administratif et logistique, effectua plusieurs vols avec Bob PENNINCKX pour évaluer cet hélicoptère qui ne put atteindre l'altitude requise pour la recherche et ne put soulever qu'une charge limitée. La Force Aérienne porta alors son choix sur le Bristol Sycamore-171 Mk-14B aux performances meilleures, dont trois exemplaires furent commandés en Angleterre.

La piste nord était en voie d'achèvement et 30 T6, destinés à l'EPA furent fournis à la base dans le cadre de l'aide américaine MDAP (Mutual Defence & Aid Program), c'était des Harvard Mk-IV construits en 1951 par l'usine Canadian Car and Foundry de Fort William, Ontario.

Ces avions neufs, stockés en caisses, furent chargés sur un cargo, puis débarqués à Lobito, Angola portugais, afin d'être acheminés par la voie ferroviaire vers BAKA.

Les premières caisses y furent réceptionnées entre août et septembre 1953. Chaque T6 fut remonté avec peine par le Groupe de Maintenance, pauvre en personnel et en outillage, et le capitaine aviateur BOONEN effectua les essais en vol de chaque appareil.

Au début, ils conservèrent leur couleur d'origine et l'immatriculation US sur leur dérive et volèrent plusieurs mois sans cocardes belges avec leur numéro d'immatriculation peint au pochoir. Cette série de 30 appareils fut immatriculée de H-117 à H-146.

Nieuwe bevelhebber van de Kamina-Basis

Luitenant-kolonel SBH JANSSENS vertrok op 2 april 1953 op verlof naar Europa en luitenant-kolonel vlieger DE MAN werd bevelhebber van de kamina-basis.

Vóór zijn vertrek bleef Emile JANSSENS echter niet inactief, hij stelde voor, helicopters Sikorsky S-51 van de "Avi/FP" over te kopen, met het oog de oprichting van een Reddingsflight. Een van de toestellen met commandant PENNINCKX aan de stuurknuppel, bijgestaan door mechaniker MINCKE, kwam op donderdag 22 oktober 1953 op BAKA landen. De helicopter was maandag tevoren opgestegen in Leopoldstad/Ndolo en achterenvolgens geland in Kikwit, Port Franqui, Luebo, Luluabourg en Luputa. In de eerste helft van de reis kreeg de piloot last van tegenwind en hij moest iets vóór Kenge landen om weer bij te tanken.

Een poosje later woonde luitenant-kolonel vlieger DE MAN, de presentatie bij van de Sikorsky S-51, maar de poging tot gelijktijdige redding van een moniteur en zijn leerling in een straal van 100 km bleek niet afdoend, gezien de beperkte mogelijkheden van het toestel. Kapitein vlieger BOONEN was twee maand tevoren uit Brustem overgevlogen om de administratieve en logistieke installatie van de GVS te bereiden. Na deze ontoereikende reddingspoging ging hij met Bob PENNINCKX verschillende vluchten uitvoeren om een oordeel te krijgen over deze helicopter, die de vereiste hoogte voor de opzoekingen niet kon halen en slechts een beperkte last kon heffen. De Luchtmacht vestigde dan haar keuze op de Bristol Sycamore 171 Mk-14B met beter prestatievermogen. Daarvan werden in Engeland drie exemplaren besteld.

De laatste hand werd gelegd aan de werken van de noord-landingsbaan en 30 éénmotorige trainingsvliegtuigen T6, bestemd voor de GVS, werden aan de basis geleverd in het kader van de Amerikaanse MDAP-hulp (Mutual Defence & Aid Program). Het waren Harvards Mk-IV bouwjaar 1951 van de Canadese fabriek Canadian Car and Foundry van Fort William, Ontario. Deze nieuwe vliegtuigen werden in kisten opgeslagen, op een cargo geladen, ontscheept in Lobito, Portugees Angola en verder per spoor naar BAKA gevoerd. De eerste kisten kwamen daar aan tussen augustus en september 1953 en werden er uitgepakt. Elke T6 werd met moeite gemonteerd door de Onderhoudsgroep, die over weinig personeel en werktuigen beschikte. Kapitein vlieger BOONEN voerde de testvlucht van elk toestel uit. In het begin behielden ze hun oorspronkelijke kleur en de immatriculatie U\$ op hun staartvlak. Ze vlogen verschillende maanden zonder Belgische driekleur, met een slordig geverf immatriculatienuummer. Deze reeks van 30 Mk-IV toestellen kreeg immatriculatienummers van H-117 tot H-146.



Escale d'un C119 à Kamina-Base
(Photo Dethier)

Aanleggen van een C119 in Kamina
(Foto Dethier)

Les débuts d'activité de l'EPA

Le 13 octobre 1953, la piste nord fut terminée et à l'occasion des fastes de la Force Aérienne, quatre Harvard pilotés par le lieutenant-colonel aviateur DEMAN, commandant de la base, le major aviateur COLIGNON, commandant de l'EPA, les capitaines aviateurs BOONEN et COUCKE, prirent l'air et inaugurèrent la nouvelle piste, survolant pour la première fois BAKA en vol de formation. La piste provisoire, qui avait servi à près de 1800 atterrissages, devint un taxi-track !

Le 29 octobre 1953, deux jours après l'arrivée de dix moniteurs de vol et des vingt élèves-pilotes de la 126e promotion venus de Bruxelles-Melsbroek avec le DC4 KX-2 OTCWV, l'écolage débuta sur les Harvard et cette promotion poursuivit à BAKA l'entraînement qu'elle avait commencé à Brustem.

Le quadrimoteur avait atterri sur la piste nord et les passagers avaient été accueillis par le lieutenant-colonel DE MAN. Une formation serrée de 6 Harvard pilotés par des moniteurs et leurs élèves survola BAKA le 2 novembre 1953 suivant, provoquant l'arrêt de travail du personnel indigène, dont certains s'interrogèrent sur le but de voler aussi près l'un de l'autre alors que le ciel était libre !

Suite aux difficultés du Groupe de Maintenance, le montage des Harvard prenait du retard et le nombre d'appareils restait insuffisant. Les moniteurs se familiarisaient avec la région entourant la base sur les quelques avions disponibles.

Begin van de GVS-activiteiten

Op 13 oktober 1953 was de noord-landingsbaan klaar en naar aanleiding van de feesten van de Luchtmacht stegen vier Harvards op, met als piloten luitenant-kolonel vlieger DE MAN, bevelhebber van de basis, majoor vlieger COLLIGNON, bevelhebber van de GVS, kapitein vlieger BOONEN en COUCKE. Zo openden zij de nieuwe landingsbaan en overvlogen voor het eerste BAKA in formatie. De voorlopige baan, die zowat 1800 landingen had ontvangen, werd een taxi-track !

Op 29 oktober 1953, twee dagen na de aankomst van tien vluchtinstructeurs en van twintig leerlingen-piloten van de 126ste promotie, vanuit Brussel-Melsbroek met de DC4 KX-2 OTCWV werd gestart met de opleiding op de Harvards en deze promotie zette in BAKA de in Brustem begonnen opleiding voort. Het viermotorige toestel was op de noordbaan geland en de passagiers werden verwelkomd door luitenant-kolonel DE MAN. Een gesloten formatie van zes Harvards, gepiloteerd door instructeurs en hun leerlingen, overvloog BAKA op 2 november 1953 daaropvolgend, wat een werkstop van het inheemse personeel teweegbracht: sommige vroegen zich af waarom het nodig was, zo dicht bij elkaar te vliegen als de lucht daarnaast vrij was !

Ingevolgde de moeilijkheden van de Onderhoudsgroep liep het monteren van de Harvards heel wat vertraging op en het aantal toestellen bleef onvoldoende. De instructeurs maakten zich met de schaars beschikbare vliegtuigen vertrouwd met de streek rond de basis.

Enfin, le 13 novembre 1953, neuf moniteurs se rendirent en DC3 à Bulawayo et effectuèrent en plusieurs voyages le transfert des 24 Harvard Mk-IIA de la 4th Flying School de Heany qui fermait ses portes

Tenslotte, op 13 november 1953, begaven negen instructeurs zich met een DC3 naar Bulawayo en in enkele vluchten zorgden ze voor transfer van de 24 Harvards Mk-IIA van de 4th Flying School van Heany



BULAWAYO, Rhodésie du Sud - NOVEMBRE 1953 - PILOTES CONVOYEURS DES HARVARD VERS KAMINA-BASE

Assis de g. à dr.: Slt MAIRESSE, Adjt LOUER (radio du DC3 convoyeur) Slt DEKNOP et Adjt VAN DAELE

Debout, de g. à dr.: Slt BLONDIAU, Slt WYMEELS, Capt BOONEN, Slt LAMPROYE, Adjt DE GREEF, Maj BOCQUET (pilote du DC3)
Capt PREUTENS (navigateur) et Capt PROCUREUR - (Photo Boonen)

Certains appareils de ce lot étaient en piètre état de vol et lorsque les neuf premiers Harvard furent transférés à BAKA par la voie des airs, six tombèrent en panne en cours de route suite à des problèmes techniques. Cela n'alla guère mieux durant les vols de livraison suivant, car certains pilotes durent abrégier leur vol ou ne purent repartir de l'aérodrome d'escale. Tous ces Harvard, surnommés "Bulawayo" furent réparés et le dernier d'entre eux parvint à BAKA le 11 décembre 1953. Ils nécessitaient néanmoins une sérieuse remise en ordre et la 126^e promotion vola principalement sur les T6 Mk-IV.

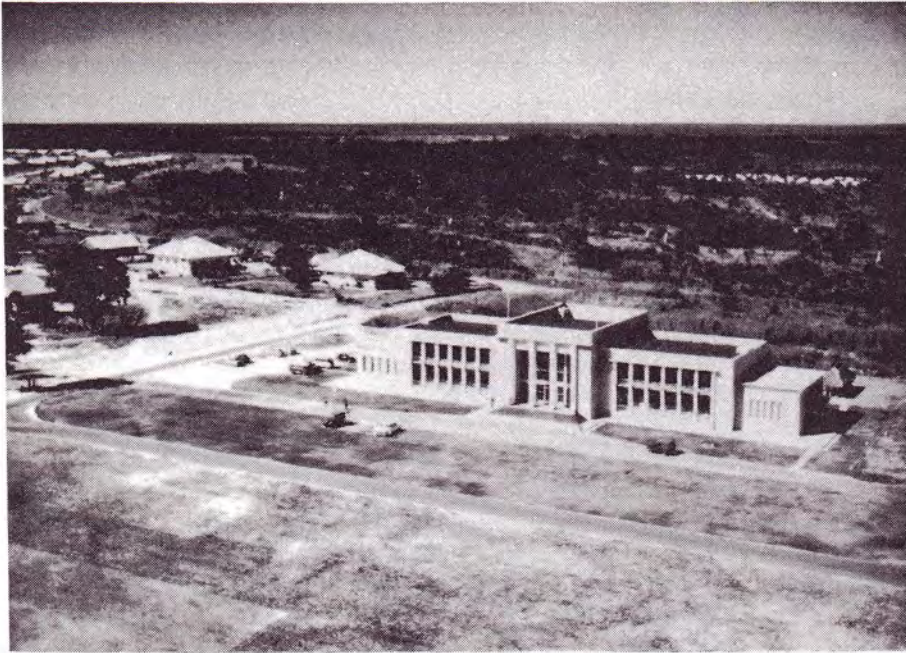
De Rhodésie parvint également du matériel divers qui nécessita dix chargements de DC3, quatre de C119 et deux de DC4. Mais une grande partie du matériel anglais, dont des Harvard hors d'usage, des pièces détachées et du matériel destiné à l'école professionnelle, fut chargée sur six wagons de chemin de fer et amenée à BAKA par le BCK. La bretelle de chemin de fer montra son utilité entre 1951 et 1953, car un total de 15.000 tonnes de fret fut acheminé à la base par cette voie.

Le 20 novembre 1953, le Harvard immatriculé plus tard H-15, fut déchargé du C119 CP-15 OTCAO à Lumwé, il provenait de la South African Air Force, tout comme le H-19 qui fut livré le 1^{er} janc-vier 1954.

Lorsque l'Ecole de Pilotage Avancé de BAKA fut officiellement inaugurée le 21 décembre 1953, elle avait à sa disposition une vingtaine d'avions d'entraî-

die haar deuren sloot. Sommige toestellen van deze partij waren in erbarmelijke vluchtstaat en toen de eerste negen Harvards via de lucht naar BAKA overgebracht werden, geraakten zes ervan onderweg defect wegens technische problemen. Het ging helemaal niet beter bij de volgende transfervluchten, want verschillende piloten moesten hun vlucht inkorten of geraakten niet van de grond op het tussenlandingsveld. Al deze Harvards, die de bijnaam "Bulawayo" kregen, werden hersteld en de laatste ervan kwam op 11 december 1953 in BAKA toe. Er waren ernstige revisiewerken nodig en de 126^{ste} promotie vloog hoofdzakelijk op de T6 Mk-IV toestellen. Uit Rhodesië werd ook allerlei materiaal geleverd, waarvoor tien DC3-ladingen, vier C119-ladingen en twee DC4-ladingen nodig waren. Maar het grootste gedeelte van het Engelse materiaal, waarbij Harvards buiten gebruik, wisselstukken en materiaal bestemd voor de beroepsschool, werd op zes treinwagons geladen en zo door de BCK naar BAKA gebracht. De aftakking van de spoorweg bleek wel degelijk nuttig tussen 1951 en 1953, want in totaal werden 15.000 ton vracht via deze weg naar de basis vervoerd. Op 20 november werd een Harvard, die later het immatriculatienummer H-15 kreeg, afgeladen uit de C119 CP-15 OTCAO in Lumwé. Deze Harvard was afkomstig uit de South African Air Force, evenals de H-19 die op 1 januari 1954 geleverd werd.

Toen de Gevorderde Vlietschool van BAKA op 21 december 1953 officieel geopend werd, beschikte ze



Etat-Major de Kamina-Base - Staf van Kamina-Basis

over een twintigtal trainingstoestellen. Hierbij kwamen de "Bulawayo" Harvards, waarvan de Engelse kleuren door de Belgische vervangen werden (immatriculaties van H-201 tot H-224) en nadien de toestellen, die vanuit België met C119 aangevoerd werden.

De Luchthaven en de controletoren waren afgewerkt, ook de beide militaire kampen en het inheemse dorp.

Het gebouw van de GVS, dat zowel voor logies van de leerlingen-piloten als voor de theoretische cursussen diende, was half afgewerkt en commandant vlieger RENS, die twee

nement. A ce nombre, s'ajoutèrent les Harvard "Bulawayo", dont les couleurs anglaises furent remplacées par les couleurs belges (ils furent immatriculés de H-201 à H-224), puis les appareils livrés de Belgique par C119.

L'aérogare et la tour de contrôle étaient terminés, ainsi que les deux camps militaires et la cité indigène.

weken tevoren in BAKA aangekomen was, zorgde ervoor, dat de beschikbare lokalen ingericht werden voor de grond-instructie van de 126ste promotie.

Op het vliegveld zelf diende een hangar van het Montigny-II type voorlopig als briefing- en dispersal zaal en een kist, waarin de romp van een Harvard had gestoken, werd omgevormd tot bar, doopnaam "Warande" om eerste solovluchten waardig te kunnen vieren.

Le bâtiment de l'EPA, servant tant au logement des élèves-pilotes qu'aux cours théoriques, était à moitié terminé et le commandant aviateur RENS, arrivé à BAKA deux semaines auparavant, s'occupait d'y aménager les locaux disponibles pour l'instruction au sol de la 126e promotion.

A la plaine d'aviation, un hangar de type Montigny-II servait provisoirement de salle de briefing et de dispersal et une caisse ayant contenu le fuselage d'un Harvard était transformée en bar, baptisé "Warande" pour fêter dignement les premiers vols en solo.



Aérogare militaire (à droite, le bloc "Emergency") - Militaireluchthaven (rechts, het bloc "Emergency")

Les années 1954-1960

Le porte-avions du Congo

L'organisation proposée par le ministre de la Défense Nationale prévoyait un commandement des troupes métropolitaines (COMETRO) à sa dépendance et à celle du COCEM, le comité des chefs d'états-majors à Bruxelles. La priorité d'emploi de ces forces était réservée au COCEM, mais le gouverneur général de la colonie pouvait les réquisitionner pour le maintien de l'ordre. La construction de la base aéroterrestre de Kamina se justifiait à l'époque de la guerre froide, car en cas d'une attaque aérienne soviétique, la Belgique aurait été sous la menace permanente de bombardements.

A Lumwé, la partie aérienne de BAKA, il était prévu un aéroport avec deux pistes de 3800 mètres de long et de 45 mètres de large reliées par une piste de liaison de 2000 mètres de long, complétée par des hangars abritant les avions et des ateliers de réparation et d'inspection.

En 1954, une seule des deux pistes était achevée sur une longueur de 2700 mètres, mais elle aurait permis en temps de guerre, l'atterrissage d'avions de l'USAF, tels des B-50 de 75 tonnes et des Globemasters de transport de 88 tonnes en pleine charge. Les aires de parcage d'avions et le taxi-track furent terminés le 24 août 1954, tandis que la piste sud, achevée moins d'un an plus tard, fut mise en service en mai 1956.

En cas de conflit, la Force Aérienne aurait pu y poursuivre l'entraînement de ses pilotes de combat, à l'exemple de la RAF, qui avait évacué ses écoles d'aviation au Canada en 1940.

Des logements et des dépôts contenant des moyens de subsistance et de ravitaillement, rendraient possible le séjour au Congo d'escadrilles de chasse belges, soit en manoeuvre, soit en opération de rétablissement de l'ordre.

Les infrastructures de BAKA auraient accueilli, outre l'EPA, l'Ecole de Pilotage Élémentaire (EPE) et une école de chasse, mais en temps de paix, il était plus avantageux de maintenir l'EPE en Belgique, car son pourcentage d'échecs limitait les frais de déplacement

De jaren 1954-1960

De vliegdekschepen van Kongo

De organisatie, door de minister van Landsverdediging voorgesteld, voorzag bevel van de metropolitaanse troepen (COMETRO) dat van hemzelf afhing en van het COCEM, comité van de stafchefs in Brussel. Prioriteit voor gebruik van de krachten was voorbehouden aan COCEM, maar de gouverneur-generaal van de kolonie mocht ze opeisen om de orde te handhaven. De bouw van de lucht-landbasis van Kamina was gewettigd in de periode van de koude oorlog, want in geval van een Sovjet luchtaanval zou België onder bestendige bedreiging met bombardementen leven.



Base Force Aérienne. Quartier européen - Basis Luchtmacht. Europese wijk

In Lumwe, het luchtgedeelte van BAKA, was een vliegveld voorzien met twee 3800 meter lange en 45 meter brede landingsbanen, waartussen een 2000 meter lange verbindingsbaan, aangevuld met hangars voor de vliegtuigen en herstel- en inspectiewerkplaatsen. In 1954, was slechts een van beide pisten afgewerkt, over een lengte van 2700 meter, maar in oorlogstijd konden daarop toch grote toestellen van de USAF landen, zoals de B-50 van 75 ton en de Transport Globemaster van 88 ton bij volle lading. De zones voor parking van vliegtuigen en de taxi-track werden op 24 augustus 1954 beëindigd, terwijl de zuid-landingsbaan, minder dan een jaar later voltooid, in dienst genomen werd in mei 1956.



Mission catholique et hôpital de la base - Katoliek missie en hospitaal van het basis

In geval van conflict zou de Luchtmacht er de training van haar jachtpiloten kunnen voortzetten, naar het voorbeeld van de RAF, die in 1940 haar pilotenscholen naar Canada had overgeschakeld. Logies en opslagplaatsen met levensonderhouds- en ravitaillermiddelen maakten het verblijf van Belgische jachtsmaldelen in Kongo mogelijk, hetzij voor manoeuvres, hetzij voor operaties om de orde te herstellen.

De infrastructuur van BAKA zouden buiten de GVS ook de Elementaire Vlietschool (EVS) en een jachtschool kunnen ontvangen, maar in

de nouvelles promotions vers l'EPA aux éléments sélectionnés.

Outre sa vocation militaire, il était prévu d'installer une cité résidentielle et administrative afin d'accueillir le gouvernement en cas de guerre et d'ouvrir l'aérodrome au trafic civil de la Sabena, qui aurait ses bureaux à l'intérieur de l'aérogare, tandis que les voyageurs seraient amenés de Kaminaville par une navette ferroviaire.

En plus de l'entraînement des élèves-pilotes, les moniteurs de l'EPA effectuaient des vols de reconnaissance au profit des paracommandos en mission de survie ou en manoeuvre et des missions de recherche ou d'escorte. C'est ainsi qu'en juillet 1954, un T6 survola la région pour retrouver le sergent Para DELGOFFE, disparu au cours des manoeuvres "Benga" exécutées conjointement avec des unités de la Force Publique. Il rejoignit finalement la base quatre jours plus tard, à califourchon sur la bicyclette d'un indigène.

En mai 1954, les membres de la 126e promotion, dont l'écolage avait débuté en Belgique, reçurent leur brevet au cours d'une cérémonie militaire. Ils retournèrent ensuite en Belgique avec un des deux DC4 de la Force Aérienne, qui effectuaient régulièrement les liaisons avec la base de Kamina, afin de poursuivre leur écolage à Koksijde sur avion à réaction Meteor.

Les promotions suivantes reçurent un entraînement complet de 180 heures de vol sur T6 ainsi que des cours de navigation aérienne, de pilotage sans visibilité, de vol en formation et de vol acrobatique.

vredestijd was het voordeliger de EVS in België te houden, want haar mislukingspercentage beperkte de verplaatsingskosten van nieuwe promoties naar de GVS tot de geselecteerde elementen.

Buiten haar militaire roeping bevatten de plannen ook de installatie van een residentiële en administratieve city om er in geval van oorlog de regering onder te brengen en het vliegveld te openen voor burgerlijk verkeer van Sabena, die haar kantoren zou krijgen binnen in de luchthaven, terwijl de passagiers met een spoorwegpendeldienst naar Kaminastad zouden gebracht worden.

Buiten de training van leerling-piloten voerden de instructeurs van de GVS verkenningvluchten uit ten bate van de Paracommando's met overlevingsopdrachten of in manoeuvres en voor opzoekings- of begeleidingsopdrachten. Zo kwam het dat in juli 1954 een T6 boven de streeks ging vliegen op zoek naar Para-sergeant DELGOFFE, die verdwenen was gedurende de "Benga" manoeuvres, samen uitgevoerd met de eenheden van de Openbare Macht. Hij keerde vier dagen later tenslotte naar de basis terug, schrijlings op een fiets van een inheemse bewoner!

In mei 1954 mochten de leden van de 126ste promotie, die in België hun begin-opleiding hadden gekregen, in de loop van een militaire ceremonie hun brevet in ontvangst nemen. Nadien keerden ze naar België terug met een van de twee DC4's die regelmatig de verbindingen met de basis van Kamina verzorgden. Ze zouden dan in Koksijde hun opleiding gaan vervolledigen op reactievliegtuig Meteor. De volgende promoties kregen een volledige opleiding van 180 uur op T6, evenals cursussen van lucht navigatie, IFR-pilotage, vliegen in formatie en stuntvliegen.

L'opération "Kangourou"

Dans le cadre de l'opération "Kangourou", nom de code officiel du transfert de onze T6 de Belgique à Kamina, le Harvard H-109 fut amené de Brustem le 22 janvier 1954 à Melsbroek. Les ailes de cet appareil furent démontées afin de permettre son chargement dans un C119 du 15 Wing de Transport qui prit ensuite la direction de BAKA.

Le transport des autres appareils vers le Katanga s'étala durant l'année 1954 au rythme d'un appareil par mois (8 autres T6 furent transférés à Kamina-Base en 1956 en dehors de l'opération Kangourou, ils consistaient pour au moins deux d'entre eux, en appareil ayant subis des dégâts lors d'accidents, tels le H-24 et le H-44, destinés à l'Ecole technique)

Lorsque l'opération Kangourou s'acheva, l'EPA disposait d'une soixantaine d'avions d'écolage. Un premier accident causa la perte du H-119 le 26 janvier 1954. Un autre accident endeuilla l'EPA le 8 avril 1954, lorsqu'au cours d'un exercice de vol en PSV aux environs de BAKA, le T6 H-133 s'écrasa au sol dans la matinée. Ses deux occupants, le sous-lieutenant-instructeur Achille WYMEELS de Nijlen et le sergent élève-pilote Pierre WUYCKENS de Louvain, furent tués sur le coup. Leurs funérailles se déroulèrent le vendredi 9 avril en la chapelle Saint-Laurent et à l'issue de la cérémonie, le colonel aviateur DE MAN prononça l'éloge funèbre des deux militaires et épingla la croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold sur leur cercueil. Les honneurs militaires furent rendus par un peloton de trente hommes et durant l'inhumation, un peloton de T6 survola le cimetière.

Les hélicoptères Sycamore de BAKA

La base disposa également d'un Flight de Sauvetage composé à l'origine d'un unique hélicoptère Sycamore immatriculé OTZKA, amené d'Europe par C119 du 15 Wing en juin 1954. Il vola pour la première fois le 28 juin 1954, piloté par le sous-lieutenant aviateur SCHOLLAERT, qui avait suivi des cours de formation en Grande-Bretagne et qui en fut le pilote attitré durant près d'une année. L'équipe du capitaine MONTFORT se chargea de la maintenance de l'appareil et dès ce moment, aucun vol de l'EPA n'eut lieu en dehors de la zone de contrôle d'aérodrome sans que le Sycamore ne soit en "Stand-by". Il en fut de même en cas de parachutage, mais la méthode d'emploi des hélicoptères de recherche et de sauvetage en était encore à ses débuts. Lorsque le sous-lieutenant SCHOLLAERT rentra en Belgique, l'adjudant aviateur MEERT, moniteur de vol à l'EPA, le remplaça dans sa tâche.

La formation des deux autres équipages SAR en Angleterre fut plus longue que prévue et l'absence d'un stock de pièces de rechange retarda la création du flight "Héli" à BAKA. Le deuxième Sycamore y arriva un an plus tard et vola le 12 mai 1955 et le troisième

Operatie "Kangoeroe"

In het kader van de operatie "Kangoeroe", officiële codenaam voor de overbrenging van elf T6 toestellen van België naar Kamina, werd de Harvard H-109 op 22 januari 1954 van Brustem naar Melsbroek gevlogen. Daar werden de vleugels gedemonteerd om het tuig in een C119 van de 15 Wing te kunnen vervoeren en de C119 steeg daarmee op, richting BAKA. Het vervoer van de andere toestellen naar Katanga werd over het ganse jaar 1954 gespreid, met een ritme van een vliegtuig per maand (8 andere T6 werden in 1956 naar de Kamina-Basis getransfereerd buiten de operatie Kangoeroe. Het waren, voor minstens twee daarvan, toestellen die schade hadden opgelopen bij ongevallen, zoals de H-44, bestemd voor de Technische School).

Op het einde van de operatie Kangoeroe beschikte de GVS over een zestigtal lesvliegtuigen. Een eerste ongeval op 26 januari 1954 veroorzaakte het verlies van de H-119. Een ander ongeval trof de GVS op 8 april 1954, in de voormiddag, toen de T6 H-133 in de loop van een IFR-oefenvlucht in de omgeving van BAKA neerstortte. Beide inzittenden, onder-luitenant Achille WYMEELS van Nijlen en sergeant-leerling-piloot Pierre WUYCKENS van Leuven waren op slag dood. De begrafenisdienst had op vrijdag 9 april plaats in de St. Laurentkapel en na de rouwplechtigheid hield kolonel vlieger DE MAN de grafrede en legde het Kruis van Ridder in de Leopoldsorde op hun kist. De militaire eer werd bewezen door een peloton van dertig man en gedurende de teraardbestelling vloog een flight van T6 over het kerkhof.

De Sycamore-helicopters van BAKA

Het basis beschikte ook over een Reddingsflight, die oorspronkelijk bestond uit een enkele heli-copter Sycamore, immatriculatie OTZKA, in juni 1954 in een C119 van de 15de Wing uit Europa overgevlogen. Hij vloog voor het eerste op 28 juni 1954, piloot was onder-luitenant vlieger SCHOLLAERT, die opleidingscursussen had gevolgd in Groot-Britannië en die er gedurende bijna een jaar de vaste piloot van werd. De ploeg van kapitein MONTFORT zorgde voor onderhoud van het toestel en vanaf dat ogenblik had er geen enkele GVS-vlucht buiten de controlezone van het vliegveld plaats zonder dat de Sycamore in "Stand-by" was. Hetzelfde geldt voor het valschermspringen, maar de methode van gebruik van opsporings- en reddingshelicopters stond nog in haar kinderschoenen. Toen onder-luitenant SCHOLLAERT naar België terugkeerde, werd zijn taak overgenomen door adjudant vlieger MEERT, vluchtinstructeur in de GVS. De opleiding van twee andere SAR-bemanningen in Engeland duurde langer dan voorzien en gebrek aan een voorraad wisselstukken vertraagde de oprichting van de "Heli Flight" in BAKA. De tweede Sycamore kwam er een jaar later en vloog op 12 mei 1955 en de derde was operationeel op 20

fut opérationnel le 20 janvier 1956 avec l'arrivée du commandant aviateur GOOSE et des adjudants aviateurs THOME et RUELENS. C'est seulement en novembre 1956 que l'Etat-Major fixa définitivement les priorités d'emploi des Sycamore. La première de ces priorités était la mission de rechercher et de sauver le personnel navigant en perdition. Ensuite venaient les évacuations sanitaires, notamment pour les parachutistes et les civils, les liaisons exceptionnelles à court rayon d'action et les missions de reconnaissance lors de manoeuvres ou pour la recherche d'une dropping zone.

Outre les évacuations sanitaires urgentes, les hélicoptères étaient également demandés par les autorités civiles pour rechercher des personnes disparues. Le 9 avril 1956, un Sycamore participa aux recherches du bateau d'un

colon grec disparu sur la Lufira avec onze personnes à bord.

En octobre 1956, l'hélicoptère OTZKA brisa son rotor de queue lors d'un atterrissage dans la savane et dut être réparé sur place. Un deuxième moniteur de vol, le lieutenant HAELTERMAN, qui avait suivi un cours sur hélicoptère Sikorsky aux Etats-Unis, prêta main forte au Flight de sauvetage à la fin de l'année 1957. Chaque hélicoptère emportait du matériel de sauvetage et du matériel de premiers soins. Il disposait également d'un kit permettant le dégagement des occupants de l'appareil accidenté, d'une radio URC-4 servant aux communications air-sol et d'un dinghy au cas où la mission se situait dans une zone proche d'un fleuve ou d'un lac.

L'odyssée du soldat perdu

Régulièrement, les hélicoptères intervenaient au profit des paracommandos, soit pour effectuer des recherches ou des reconnaissances, soit pour amener des blessés vers l'hôpital militaire de la base, qui comptait deux médecins, deux infirmières et cinq religieuses missionnaires. Ce fut le cas notamment le 26 novembre 1957, lorsque le soldat milicien VAN LIERDE participant à une épreuve de survie

januari 1956 met de aankomst van commandant vlieger GOOSE en adjudanten vliegers THOME en RUELENS. Het was slechts in november 1956 dat de Staf van de Luchtmacht definitief de prioriteiten voor het gebruik van de Sycamore bepaalde. Eersteprioriteit was het opsporen en redden van vliegend personeel in nood. Volgden dan sanitaire evacuaties, onder ander voor parachutisten en burgers, uitzonderlijke verbindingen met korte actiestraal en verkenningsoopdrachten bij manoeuvres of voor het zoeken van een dropping zone.

Buiten de dringende sanitaire evacuaties werden de helicopters ook gevraagd door de burgerlijke overheid om verdwenen personen op te sporen. Op 9 april 1956 nam een Sycamore deel aan de opsporingen van de boot van een Grieks kolonist, met elf personen



aan boord op de Lufira verdwenen.

In oktober 1956 brak de heli-copter OTZKA zijn staartrotor bij een landing in de savanne en moest ter plaatse hersteld worden.

Op het einde van het jaar 1957 kreeg de reddingsflight stevige hulp van een tweede vluchtinstructeur, luitenant vlieger HAELTERMAN, die in de Verenigde Staten een cursus op heli-copter Sikorsky had gevolgd.

Elke heli-copter had reddings- en eerste verzorgingsmateriaal aan boord.

Verder nog een kit waarmee de inzittenden van een verongelukt toestel konden vrijgemaakt worden, een radio URC-4 voor de lucht-grond-verbindingen en een dinghy in geval van opdracht in een zone dicht bij een rivier of een meer.

De odyssée van de verloren soldaat

De heli-copters traden regelmatig op ten bate van de Paracommando's, hetzij voor opsporing of verkenning, hetzij om gewonden naar het militaire hospitaal van de basis te brengen. Daar waren twee geneesheren, twee verpleegsters en vijf zustersmissionarissen. Dat was onder andere het geval op 26 november 1957, toen soldaat-milicien VAN LIERDE met kapitein HARDENNE vanuit de DZ "Swala" aan een overle-

avec le capitaine HARDENNE à partir de la DZ "Swala", se perdit durant un orage, alors qu'il participait à une chasse. Le lendemain vers neuf heures, le T6 qui survolait régulièrement la zone, fut alerté par une fusée rouge et appela le Flight Héli par radio. Prévenu à 09h33, le commandant GOOSE décolla cinq minutes plus tard et arriva sur les lieux à 10h50. Il atterrit sur la landing zone préparée par l'équipe de survie et fut informé des détails de la disparition du soldat. A 11h05, il redécolla, accompagné du capitaine HARDENNE et effectua des recherches durant 45 minutes, puis, à court de carburant, il déposa le capitaine Para près de son bivouac, puis partit se ravitailler à la mission de Sainte-Walburge, près de Kamina, où un dépôt de carburant faisait partie de ceux qui avaient été installés par la base dans un rayon de 100 km en prévision de ce genre d'incident.

Vers 13h00, l'hélicoptère rejoignit Yamba et embarqua le capitaine JACOBS qui organisa les recherches avec le capitaine HARDENNE à partir du lieu où le soldat VAN LIERDE s'était perdu. A 15h00, le capitaine GOOSE fut à nouveau à court de carburant et retourna à Yamba, mais deux T6 demandés en renfort poursuivirent les recherches. De l'essence pour hélicoptère fut amenée par camion à Yamba et le lendemain, les recherches se poursuivirent avec l'appui d'un DC3 et de Harvard. Entre-temps, le soldat VAN LIERDE était retrouvé par les indigènes de Kalombua qui l'évacuèrent vers la station d'élevage de la pastorale à Tshimboko où il fut soigné par le docteur LOUBRINI. Le 28 novembre à 09h30, l'hélicoptère déposa au treuil le capitaine JACOBS à Kalombua où les habitants le mirent au courant de la situation du soldat égaré. Il fut retrouvé par le capitaine MILITIS une heure plus tard et ramené à BAKA par hélicoptère.

Une 131e promotion d'élèves-pilotes exemplaires

Après une période rodage, l'EPA travailla à plein rendement, car la région convenait particulièrement bien pour l'entraînement grâce à son espace illimité et aux excellentes conditions climatiques, qui permettaient l'élaboration d'un programme d'entraînement bien précis. Dès sept heures du matin, les élèves-pilotes et leurs moniteurs se retrouvaient dans le hangar Montigny, puis ils partaient à l'assaut du ciel dans leur Harvard, tandis que les contrôleurs de vol surveillaient attentivement leurs évolutions.

Un hélicoptère se tenait en stand-by jusqu'à la fin des vols d'entraînement vers 13h00, car certains élèves-pilotes éprouvaient des difficultés à tenir en main leur appareil. Chaque mission d'entraînement était effectuée par deux Harvards, afin de permettre la mise en alerte d'un hélicoptère en cas de problème.

vingtproef deelnam en in een onweer verdwaalde, toen hij aan een jacht meedeed. S'Anderendaags rond negen uur bemerkte de piloot van de T6, die deze zone regelmatig overvloog, een rode raket en riep per radio de Heliflight op. Om 09,33 uur kreeg commandant GOOSE dit bericht, vijf minuten later steeg hij op en om 10.50 uur was hij ter plaatse. Hij landde op de landing zone, die door de overlevingsploeg voorbereid was en kreeg daar details over de verdwijning van de soldaat. Om 11.05 uur steeg hij opnieuw op in gezelschap van kapitein HARDENNE en zocht gedurende 45 minuten tot hij wegens gebrek aan brandstof de Para-kapitein bij zijn bivak neerzette, om verder te gaan tanken op de missiepost van St. Walburga, bij Kamina, waar een brandstof-opslagplaats deel uitmaakte van de depots, die door de basis in een straal van 100 km geïnstalleerd waren in het vooruitzicht van dit soort incidenten. Rond 13.00 uur kwam de heli-copter in Yamba aan en nam kapitein JACOBS aan boord, die met kapitein HARDENNE de zoekactie organiseerde vanaf de plaats waar soldaat VAN LIERDE verloren geraakt was. Om 15.00 uur had kapitein GOOSE weer brandstoftekort en keerde terug naar Yamba, maar de opsporingen werden voortgezet door twee T6 toestellen, die als versterking gevraagd waren. Met een vrachtwagen werd heli-copterbrandstof aangevoerd naar Yamba. 's Anderendaags werd verder gezocht met de hulp van een DC3 en een Harvard. Intussen was soldaat VAN LIERDE teruggevonden door inheemse dorplingen van Kalombua, die hem naar het kweekstation van de Pastorale in Tshimboko brachten. Daar werd hij dan verzorgd door dokter LOUBRINI. Op 28 november om 09.30 uur liet de heli-copter kapitein JACOBS met een lier neer in Kalombua, waar de bewoners hem op de hoogte brachten van de toestand van de verloren soldaat. Deze werd een uur later weergevonden door kapitein MILITIS en dan met heli-copter naar BAKA teruggebracht.

Een voorbeeldige 131ste promotie leerlingen-piloten

Na een inlooperperiode draaide de GVS op volle toeren, want de streek was uiterst geschikt voor training, dank zij de onbepaalde ruimte en de uitstekende klimaatvoorwaarden, waarvoor een heel precies trainingsprogramma kon uitgewerkt worden. Vanaf zeven uur 's morgens kwamen de leerlingen-piloten en hun instructeurs samen in de Montigny-hangar. Nadien vertrokken ze dan ter verovering van het luchtruim met hun Harvard, terwijl de vlucht-instructeurs aandachtig toekken op hun verrichtingen.

Een heli-copter bleef in stand-by tot het einde van de oefenvluchten, rond 13.00 uur want sommige leerlingen-piloten hadden er moeite mee, hun toestel goed te beheersen. Elke trainingsvlucht werd uitgevoerd door twee Harvards, om in geval van problemen een heli-copter in alarmtoestand te brengen.

Pour fêter la fin de leur entraînement, les 36 élèves-pilotes de la 131e promotion organisèrent une soirée d'adieu à Lumwé le 17 mai 1956. Dès 19h30, ils accueillèrent leurs invités, dont le colonel aviateur DE MAN, commandant de la base, le lieutenant-colonel aviateur COLIGNON, commandant le détachement Force Aérienne, le major aviateur WATHIEU, commandant le groupe de Vol, le corps des instructeurs de vol qui comprenait le commandant aviateur BASTIN, le capitaine aviateur BOONEN, les sous-lieutenants aviateurs DANDOIS, LAMPROYE et UYTENHOVE, les adjudants aviateurs GOOSE, DE GREEF, DELBECQ, FONDERIE, GUÉRIN, HANSON, LORENT, MEERT et VAN DAELE.

L'aumônier VERLINDEN était également présent ainsi que les commandants aviateurs RENS, FRANSSSEN et le commandant DECANTER du corps professoral.

Après l'apéritif servi au bar, le sous-lieutenant DOPPAGNE adressa, au nom de ses camarades de la 131e promotion, ses remerciements aux autorités présentes, il remercia également le cadre instructeur et enseignant. Le commandant aviateur RENS, directeur des cours, prit ensuite la parole et retraça en quelques mots l'origine du trophée "EPA" destiné au premier de chaque promotion. Après quoi, il donna lecture des résultats obtenus par les élèves, puis, il pria le colonel DE MAN de remettre les prix au sergent DUMOULIN premier de sa promotion, et à l'adjudant, candidat officier de réserve ROOSE, premier en acrobatie.

Dans son allocution, le colonel DE MAN félicita la 131e promotion pour l'heureuse initiative d'avoir organisé ce banquet et insista sur le bel esprit qui l'anima et sur son nombre d'accidents peu élevé. Le plus grave fut celui du sous-lieutenant VAN DHELSEN, qui atterrit un jour avec un vent de travers et 45° de flaps avec le T6 H-15. Il se retrouva hors de la piste en "pylone" dans les "matiti", avec son train fauché !

Les T6 participaient régulièrement à des vols en formation lors de parades et festivités diverses organisées à BAKA, telle la remise de commandement du lieutenant-colonel aviateur COLIGNON au lieutenant-colonel aviateur LOUVIGNY.

A l'occasion de la fête nationale du 21 juillet 1956, huit moniteurs sous le commandement du capitaine aviateur BOONEN se rendirent à Léopoldville en Harvard, via Luluabourg et Kikwit. Ils effectuèrent le 20 juillet des démonstrations d'attaques au sol à Ndolo et à cette occasion, les moniteurs BOONEN, DE GREEF, DELBECQ et VAN DAELE, montrèrent leur dextérité en acrobatie aérienne. Le lendemain, une formation de quatre C119 et de neuf Harvard survolèrent la parade militaire, mais le Harvard H-109 eut une panne de moteur et dû se poser en catastrophe à Ndolo.

Om het einde van hun training te vieren organiseerde de 36 leerlingen-piloten op 17 mei 1956 een vaarwelfeestje in Lumwe. Vanaf 19.30 uur verwelkomden ze hun gasten, waarbij kolonel-vlieger DE MAN, bevelhebber van de basis, luitenant-kolonel COLLIGNON, bevelhebber van de Luchtmacht detachement, majoor vlieger WATHIEU, bevelhebber van de Vlieggroep, het instructeurcorps met commandant vlieger BASTIN, kapitein vlieger BOONEN, onderluitenanten vliegers DANDOIS, LAMPROYE en UYTENHOVE, adjudanten vliegers GOOSE, DE GREEF, DELBECQ, FONDERIE, GUÉRIN, HANSON, LORENT, MEERT en VAN DAELE. Ook aalmoezenier VERLINDEN was aanwezig, evenals commandanten vliegers RENS, FRANSSSEN en commandant DECANTER van het onderrichtcorps.

Na de aperitiefjes in de bar dankte onderluitenant DOPPAGNE de aanwezige autoriteiten in naam van zijn kamaraden van de 131ste promotie en in zijn dankwoorden betrok hij ook het instructeurs- en onderrichtkader. Dan nam commandant vlieger RENS, directeur van de cursussen, het woord en schetste in het kort de oorsprong van de "GVS-trofee", bestemd voor nummer één van elke promotie. Volgde dan voorlezing van de resultaten van de leerlingen, waarop hij kolonel DE MAN verzocht, de prijzen uit te reiken aan sergeant DUMOULIN, eerste van zijn promotie en aan adjudant-kandidaat-reserve-officier ROOSE, eerste in het stuntvliegen.

In zijn toespraak feliciteerde kolonel DE MAN de 131ste promotie voor haar uitstekend initiatief, dit banket te hebben georganiseerd. Hij legde de nadruk op de prachtige geest, die er heerste en op het erg kleine aantal ongevallen. Het ergste overkwam onderluitenant VAN DHELSEN, die op zekere dag landde met crosswind en 45° flaps met de T6 H-15. Hij kwam naast de baan terecht en botste met doorgezakt landingsgestel in de "matiti".

De T6 namen regelmatig deel aan vluchten in formatie bij parades en allerlei festiviteiten, in BAKA georganiseerd, zoals bij de overgave van het bevelhebberschap van luitenant-kolonel vlieger COLLIGNON aan luitenant-kolonel vlieger LOUVIGNY.

Naar aanleiding van het nationale feest op 21 juli 1956 kwamen acht instructeurs onder leiding van kapitein BOONEN met Harvard naar Leopoldstad, via Luluabourg en Kikwit. Op 20 juli demonstreerden ze aanvallen op de grond in Ndolo en hierbij toonden de instructeurs BOONEN, DE GREEF, DELBECQ en VAN DAELE hoe handig ze in het stuntvliegen waren. 's Anderendaags overvloog een formatie van vier C119 en negen Harvards de militaire parade, maar de Harvard H-109 had motordefect en moest noodlanden op Ndolo.

Accidents à l'EPA

L'EPA compta relativement peu d'accidents graves et certains furent évités de justesse. Un des élèves, qui comptait pourtant plusieurs heures de vol en solo, s'amena un jour sur la piste sans sortir son train d'atterrissage. Après qu'une fusée rouge lui eut ordonné un nouveau tour de piste, il atterrit correctement et son moniteur lui demanda s'il avait bien observé les lampes témoins vertes "train sorti et verrouillé" avant de répondre à la tour "Final greens" et de se poser, il répondit "Oui, naturellement". Après enquête, il reçut un bon savon et une "feuille rouge", puis se retrouva tout étonné à bord d'un DC4 en route pour la Belgique.

Parmi les accidents mortels qui endeuillèrent l'EPA, citons celui du sous-lieutenant Marcel CAUDRY qui se tua le 18 mars 1955 lorsque son appareil, le T6 Mk-IV H-128, heurta le sol. Son passager, le capitaine Para VERMEULEN s'en sorti quasiment indemne. Un autre accident mortel eut lieu le 8 septembre 1955 vers neuf heures, le T6 Mk-IV H-140 se mit en vrille alors que le sergent GELDOLF, un élève-pilote âgé de vingt ans originaire de Deurne, exécutait un exercice d'acrobatie au-dessus de l'aérodrome et l'appareil parcuta le sol. Il y eut également l'accident stupide de l'adjudant LEMMENS tué le mercredi 23 novembre 1955 par l'hélice d'un avion.

Il y eut aussi l'accident mortel du 1er sergent aviateur Roger VAN SANTVOORT et du sergent aviateur Frans DIERICKX qui percutèrent la ligne à haute tension reliant la Kilubi à la base, le 31 juillet 1956 avec le H-120. L'hélicoptère arriva à l'endroit du crash quelques minutes après, mais il était trop tard pour les deux occupants de l'appareil, tués sur le coup. Les corps furent rapatriés à Anvers et le major aviateur BLADT du 7 Wing de Chasse déposa l'Ordre de Chevalier de l'Ordre de Léopold II sur les cercueils.

Certains accidents entrèrent dans la légende de la base, tel celui du T6 H-115 qui se posa sur le lac de Kinda, à 110 km au sud-ouest de BAKA, le 14 février 1957 et dont l'aillier alerta la base. L'équipage fut aperçu par des indigènes et put prendre place dans une pirogue pour rejoindre la rive, où il fut récupéré par un hélicoptère trente minutes après.

L'accident le plus tragique qui endeuilla BAKA se déroula le 23 décembre 1959, lors d'une manoeuvre d'atterrissage. Le T6 Mk-IV H-136 se posa sur le H-125, causant la mort de l'adjudant aviateur VAN DAELE et du sergent élève-pilote VERBIST. Le capitaine aviateur BLONDEAU, moniteur du H-136 et son élève HAYT, souffrirent de blessures légères. L'équipe incendie, revêtue d'une tenue d'amiante, fut rapidement sur les lieux pour extraire les pilotes des avions accidentés.

Ongevallen in de GVS

De GVS had relatief weinig ernstige ongevallen en sommige werden nipt vermeden. Een van de leerlingen, die nochtans verschillende solo-vluchten had, meldde zich een bepaalde dag op de landingsbaan aan, zonder zijn landingsgestel te hebben uitgetrokken. Een rode raket beval hem, een nieuwe ronde uit te voeren, hij landde correct. Zijn instructeur vroeg hem of hij goed gekeken had naar de groene signalen "landingsgestel uit en vergrendeld" alvorens aan de toren "Final greens" te antwoorden. "Ja, natuurlijk" was zijn antwoord. Na onderzoek kreeg hij een flink standje en zijn "Rood blad" en hij was heel verwonderd, zich aan boord van een DC4 te bevinden, op weg naar België ...

Bij de dodelijke ongevallen, die de GVS in rouw dompelden, vermelden we dat van onderluitenant Marcel CAUDRY, die op 18 maart 1955 de dood vond, toen zijn T6 Mk-IV H-128 neerstortte. Zijn passagier, Para-kapitein VERMEULEN kwam er praktisch ongedeerd uit. Een ander dodelijk ongeval gebeurde op 8 september 1955 rond negen uur, de T6 Mk-IV H-140 geraakte in tolvlucht toen sergeant GELDOLF, twintigjarige leerling-piloot uit Deurne, boven het vliegveld een stuntfiguur uitvoerde. Het toestel knalde tegen de grond. Er was ook een stom ongeval van adjudant LEMMENS, op 23 november 1955 gedood door de schroef van een vliegtuig.

En dan was er het dodelijke ongeval van sergeant vlieger Roger VAN SANTVOORT en van sergeant vlieger Frans DIERICKX, die op 31 juli 1956 met hun T6 Mk-IV H-120 een hoogspanningsdraad tussen Kilubi en de basis raakten. Enkele minuten later was de helikopter reeds op de plaats van de crash maar het was te laat voor de twee inzittenden van het toestel, die op slag dood waren. Hun lichamen werden naar Antwerpen gerepatrieerd en majoor vlieger BLADT van de 7de Wing legde het ereteken van Ridder in de Leopold II orde neer op hun kist.

Bepaalde ongevallen werden een legende in de basis, zoals dat van de T6 H-115, die moest landen op het meer van Kinda, op 110 km zuid-west van BAKA, op 14 februari 1957 en waarvan de rechtse vleugelpiloot de basis alarmeerde. De bemanning werd opgemerkt door inheemse dorpingen en kon in een prauw naar de oever roeien, waar ze dertig minuten later door een helikopter opgepikt werden.

Het meeste tragische ongeval dat BAKA hard trof, gebeurde op 23 december 1959, bij een landingsmanoeuvre. De T6 Mk-IV H-136 landde op de H-125 en veroorzaakte de dood van adjudant vlieger VAN DAELE en van sergeant-leerling VERBIST. Kapitein vlieger BLONDEAU, instructeur op de H-136 en zijn leerling HAYT werden licht verwond. De brandweerploeg in asbestbekleding was heel spoedig ter plaatse om de piloten uit de verongelukte vliegtuigen te halen.

Les grandes heures de l'EPA

Régulièrement et dès le début de sa création, la base attirait diverses personnalités du monde politique, des hautes sphères militaires et des autorités de la Colonie. Certaines avaient droit à une escorte de T6, tel le général aviateur LEBOUTTE, chef d'Etat-Major de la Force Aérienne lors de la visite qu'il effectua le 21 février 1956, mais l'escorte la plus nombreuse de toute fut sans conteste celle qui accompagna l'avion de Sa Majesté le Roi Baudouin 1er lorsqu'il visita la base le 25 mai 1955. Ce fut une consécration pour le commandant de l'EPA, qui voyait tant d'efforts récompensés.

Des Harvards de l'école prenaient part de manière régulière aux manoeuvres conjointes mettant en oeuvre les troupes métropolitaines et la Force Publique.

Les T6 participaient également aux meetings aériens qui se déroulaient dans la colonie et les succès qu'ils y remportèrent contribuèrent au renom de l'EPA, notamment à Elisabethville où le flight acrobatique du major aviateur NOSSIN remporta un gros succès de foule, malgré la participation d'avions à réaction Vampire et Canberra rhodésiens.

En 1958, la base reçut également la visite de chasseurs-bombardiers français SO-4050 Vautour, en route vers Madagascar.

Chaque arrivée d'une nouvelle promotion d'élèves-pilotes donnait lieu à un certain cérémonial, auquel participaient toutes les unités de la Force aérienne de BAKA, qui formaient le carré de parade. Après une allocution souhaitant la bienvenue aux futurs pilotes, le Chef de corps remettait au chef de la promotion son fanion. Celle qui se déroula à l'occasion de l'arrivée à la base de la 140e promotion, le 11 avril 1959, fut rehaussée par la présence du général aviateur BURNIAUX, chef d'Etat-Major de la Force Aérienne et du général SCHAPPER, chef d'Etat-Major de la Force Aérienne néerlandaise, arrivés quatre jours auparavant en DC6 militaire.

Il restait à cette époque 34 T6 pour l'entraînement et 8 d'entre eux avaient escortés le quadrimoteur lorsqu'il survola la base à basse altitude.

Cette visite annonçait une coopération belgo-néerlandaise au niveau de l'entraînement des pilotes, l'arrivée des Fouga Magister et une réorganisation de l'EPA.

Le 6 juillet 1959, le lieutenant-colonel LOUVIGNY remettait le commandement Force Aérienne/BAKA au lieutenant-colonel aviateur KREPS. Depuis sa création, l'EPA avait obtenu d'appréciables résultats,

Grote uren van de GVS

Op regelmatige tijdstippen en reeds vanaf haar oprichting, oefende de basis grote aantrekkingskracht uit op allerhande personaliteiten uit de politieke wereld, hogere militaire kringen en overheidsinstanties van de kolonie. Sommigen hadden recht op een T6 begeleiding, zoals generaal vlieger LEBOUTTE, stafchef van de Luchtmacht tijdens zijn bezoek op 21 februari 1956. Maar de talrijkste van alle escortes was zonder twijfel die rond het vliegtuig van Zijne Majesteit Koning Boudewijn I toen Hij op 25 mei 1955 een bezoek bracht aan de basis. Het betekende een soort bekroning voor de bevelhebber van de GVS, beloning voor zoveel inspanningen. Harvards van de school namen regelmatig deel aan gezamenlijke manoeuvres van de metropolitaanse troepen en de Openbare macht.

Ook de T6 toestellen namen deel aan luchtvaartmeetings in de kolonie en hun succes droeg bij de roem van de GVS, onder andere in Elisabethstad, waar de stuntflight van majoor vlieger NOSSIN enorm succes bij het publiek kende, niettegenstaande de deelname van Rhodésische reactievliegtuigen Vampire en Canberra. In 1958, kreeg de basis ook bezoek van de Franse bommenwerpers SO-4050 Vautour, op weg naar Madagascar.

Elke aankomst van een nieuwe promotie leerlingen-piloten gaf aanleiding tot een bepaalde ceremonie, met deelname van alle eenheden van de Luchtmacht van BAKA, die de parade-vierhoek vormden. Na een toespraak, waarmee de toekomstige piloten verwelkomd werden, overhandigde de Corpsoverste het vaandel aan de promotiechef. De ceremonie naar aanleiding van de aankomst op de basis van de 140ste promotie, op 11 april 1959, werd opgeluisterd door de aanwezigheid van generaal vlieger BURNIAUX, Stafchef van de Luchtmacht en van generaal SCHAPPER, Stafchef van de Nederlandse Luchtmacht. Beiden waren vier dagen tevoren aangekomen met een militaire DC6.

Op dat tijdstip bleven er nog 34 T6 toestellen over voor de opleiding en 8 daarvan hadden de DC6 begeleid, toen deze de basis op kleine hoogte overvlog. Dit bezoek kondigde eigenlijk een Belgo-Nederlandse samenwerking aan, qua pilotentraining, aankomst van de Fouga Magister toestellen en een reorganisatie van de GVS.

Op 6 juli 1959 gaf luitenant-kolonel LOUVIGNY het bevel van Luchtmacht/BAKA over aan luitenant-

car sur un total de 389 élèves des différentes promotions instruites à BAKA/Lumwé, 241 purent rejoindre ensuite l'Ecole de Chasse en Belgique.

Quant au flight de moniteur, créé à BAKA en juillet 1956, il totalisait trois ans plus tard, 3.107 heures de vol.

Le dixième anniversaire de BAKA

A l'occasion du 10ème anniversaire de la fondation de la base de Kamina, un programme de festivités fut mis en route durant les journées des 11 et 12 juillet 1959. Il se déroula en présence du ministre de la Défense Nationale et hautes personnalités européennes et congolaises. Ce programme se termina le 13 juillet par la cérémonie de remise et reprise de commandement de la base entre le colonel DE MAN et le colonel aviateur BEM VAN LIERDE.

Dès le 10 juillet à midi, un groupe de personnalités conduites par le colonel BEM GHEYSEN, commandant des Forces Métropolitaines d'Afrique, débarquait du DC4 KX-1 OTCWU sur le tarmac de BAKA.

Dès le lendemain, elles eurent l'occasion de visiter les diverses expositions, dont celle présentée par l'EPA qui montrait la formation théorique des élèves-pilotes. Au stand du groupe de maintenance, un hélicoptère Sycamore offrait aux curieux un aperçu du matériel de sauvetage et un Harvard désossé, entouré de bancs d'essais électriques, était présenté aux visiteurs. Une exposition statique d'avions CF100 et C119 complétait l'ensemble de la plus heureuse façon.

L'après-midi, un meeting aérien fut présenté à un public nombreux, composé en majorité de colons de Kaminaville et des alentours.

La manifestation aérienne fut ouverte par 3 Harvard munis de pots fumigènes qui strièrent le ciel des couleurs nationales. Puis ce fut le tour des CF100 du major aviateur DELERS, venus de Beauvechain par la voie des airs, des C119 du 15 Wing de Transport commandés par le lieutenant-colonel BINON, des DC3 ayant à leur tête le lieutenant-colonel aviateur KREPS, nouveau commandant de la Force Aérienne à BAKA, et enfin, des T6 de l'EPA aux ordres du major aviateur NOSSIN. Un solo acrobatique, mis au point par l'adjutant aviateur MEERT démontra toute la maîtrise des moniteurs de l'EPA. Il fut suivi par un DC3 qui largua des parachutistes en chute libre, une démonstration de sauvetage par le Flight Héli, composé de deux Sycamore dont la prestation souleva un nuage de poussière, de la patrouille acrobatique de l'EPA menée de main de maître par le major aviateur NOSSIN, l'attaque à la bombe factice par 12 Harvard du Flight Appui-feu, d'une colonne de vieux véhicules qui explosaient à chaque passage, grâce à un artificier parachutiste et enfin le parachutage de 300 hommes

kolonel vlieger KREPS. Sedert haar oprichting had de GVS aanzienlijke resultaten geboekt, want op een totaal van 389 leerlingen van de verschillende promoties, die hun opleiding in BAKA/Lumwe gekregen hadden, konden er nadien 241 overstappen naar de Jachtschool in België. En wat instructeur-flights betrof, in juli 1956 in BAKA opgericht, die had drie jaar later reeds 3.107 vluchten geboekt.

De tiende verjaardag van BAKA

Naar aanleiding van de tiende verjaardag van de basis van Kamina werd een feestprogramma gelanceerd op 11 en 12 juli 1959. De festiviteiten verliepen in aanwezigheid van de minister van Landsverdediging en Europese en Kogolese hoge personaliteiten. Het programma liep ten einde op 13 juli met de ceremonie van de overgave en overname van het bevel tussen kolonel DE MAN en kolonel vlieger SBH VAN LIERDE. Reeds op 10 juli zette de DC4 KX-1 OTCWU zich op de tarmac en dan zag men een groep personaliteiten uitstappen, onder leiding van kolonel SBH GHEYSEN, bevelhebber van de Metropoolaanse troepen van Afrika.

Vanaf 's anderendaags hadden ze gelegenheid een bezoek te brengen aan de verschillende tentoonstellingen, waaronder die van de GVS die de theoretische opleiding van de leerlingen-piloten toonde. Op de stand van de Onderhoudsgroep bood een Sycamore heli-copter aan de nieuwsgierigen een overzicht van het reddingsmateriaal en een uiteengehaalde Harvard waarrond elektrische testbanken. Een statische vliegtuigtentoonstelling met CF100 en C119 vormde een gelukkige aanvulling van het geheel. In de namiddag werd een luchtmeeting gehouden voor een talrijke publiek, hoofdzakelijk samengesteld uit kolonisten van Kaminastad en omgeving.

De luchtmeeting werd geopend door 3 Harvards, voorzien van rooklatende potten die de nationale driekleur in de lucht verfde. Dan was het beurt aan de CF100 van majoor vlieger DELERS uit Beauvechain overgevlogen, de C119 van de 15de Wing Luchttransport onder bevel van luitenant-kolonel BINON, DC3's met aan hun hoofd luitenant-kolonel vlieger KREPS, nieuw bevelhebber van de Luchtmacht in BAKA en tenslotte de T6 toestellen van de GVS ter beschikking van majoor vlieger NOSSIN. Een solo-stuntnummer, uitgewerkt door adjudant vlieger MEERT toonde de kwaliteit en beheersing van de instructeurs van de GVS. Volgden dan een DC3 die valschermspringers loste voor een vrij vallen, een reddingsdemonstratie van de Heli-flight, bestaande uit 2 Sycamore die heel wat stof deden opwaaien, de stuntpatroelje van de GVS, met meesterlijke hand geleid door majoor vlieger NOSSIN, een aanval met schijnbommen door 12 Harvards van de Vuursteun-Flight op een colonne oude voertuigen die bij elk schot ontploften, dank zij een parachutiste-vuurwerkmaker en tenslotte de valschermsprongen van 300 man van

du Bataillon Paracommando, par des C119 et des DC3. Ils défilèrent ensuite devant les tribunes, survolées par 24 Harvard.

Monsieur GILSON, ministre de la Défense nationale, ne cacha pas sa satisfaction d'une démonstration aussi convaincante.

Le Flight de Transport de BAKA

La date de la création du Flight de Transport à BAKA est inconnue, mais le colonel BEM GHEYSEN, commandant des Forces Métropolitaines (COMETRO) mentionne pour la première fois sa naissance au cours des manoeuvres du Kivu en janvier 1956. Le responsable du Flight était alors le commandant aviateur MOLLET.

Le premier équipage, composé du capitaine aviateur COUCKE, pilote, du commandant aviateur PREUTENS, navigateur, de l'adjudant aviateur LOUER, radio et de l'adjudant VAN NIEUWENHUYZE, mécanicien, était arrivé à la base le 10 janvier 1953. Fin de cette année-là, 3 DC3 constituent l'effectif volant; il sera de 8 DC3 en 1958. Le major aviateur BOCQUET, qui commande l'EPA, ayant la qualification "Transport" vole en renfort jusque'en 1955, date de son retour en Belgique.

Fin 1955, un deuxième équipage composé des adjudants aviateurs HALLEUX, pilote, GILLET, navigateur et DUTORDOIT, radio, vient renforcer l'effectif. En mai 1956, s'ajoutera un troisième équipage: lieutenant aviateur VINGERHOETS, adjudants aviateurs JEANNÉE et QUETS, et enfin, en 1957, trois autres équipages rejoignent le Congo: capitaine aviateur MIGLIAVACCA, adjudants aviateurs PEYRASSOL et DAENINCKX, et adjudant aviateur VAN RAFELGHEM, commandant aviateur PETITJEAN et adjudant de 1ère classe aviateur MOREAU. Le troisième équipage, commandant aviateur DAUBRESSE, commandant aviateur LENAIN (déjà sur place), adjudant aviateur FEUILLEN et adjudant VAN ROY (remplacé huit mois plus tard par adjudant DECHAMBRE) sera basé à Léopoldville et mis à la disposition de COMETRO. En même temps, cet équipage reprend le contrôle du DC3 qui avait été mis à la disposition de l'Aviation Militaire de la Force publique.

Les adjudants aviateurs VANDERMEULEN, navigateur, et DEFAYS, radio et les adjudants TILLIEU, CONTENT, GEERS et DELLEUSE, mécaniciens de bord, vinrent séparément grossir l'effectif des équipages à Kamina.

En 1958, le Flight de Transport, pratiquement structuré en escadrille, passa sous le commandement du capitaine MIGLIAVACCA, candidat officier supérieur, tandis que le commandant MOLLET assura la fonction "Ops" au Flight.

De 403 heures effectuées en 1955, les prestations du Flight de Transport passèrent à 3.120 heures en 1959. 33% de ces heures concernaient des missions de transport de passagers et fret, 28% à l'entraînement, aux manoeuvres et à la relève des Paracommandos.

het Paracommandobataljon, uit de C119 en de DC3's. Nadien defileerden ze voor de tribunes, terwijl 24 Harvards overvlogen.

De Heer GILSON, minister van Landsverdediging, gaf uiting aan zijn grote voldoening bij een zo overtuigende demonstratie.

De Transport Flight van BAKA

De oprichtingsdatum van de Transport Flight van BAKA is onbekend, maar kolonel SBH GHEYSEN, bevelhebber van de Metropoolitane Krachten (COMETRO) maakte er voor het eerst vermelding van bij de manoeuvre in Kivu, in januari 1956: de eenheid stond toen onder bevel van commandant vlieger MOLLET.

De eerste bemanning bestaande uit kapitein vlieger COUCKE, piloot, commandant vlieger PREUTENS, navigator, adjudant vlieger LOUER, radio en adjudant VAN NIEUWENHUYZE, boordwerktuikundige, kwam toe in BAKA op 10 januari 1953.

Op het einde van dit jaar bestond het aantal vliegtuigen uit 3 DC3's; er zullen er 8 zijn in 1958. Majoor vlieger BOCQUET, bevelhebber van het GVS en in het bezit van een "Transport" kwalificatie komt de Flight versterken tot 1955 wanneer hij naar België terugkeert. Eind 1955 komt een tweede bemanning bestaande uit Adjudanten vliegers HALLEUX, piloot, GILLET, navigator, en DUTORDOIT, radio, het effectief versterken. Mei 1956 komt er een derde bemanning, luitenant vlieger VINGERHOETS, adjudanten vliegers JEANNÉE en QUETS en ten slotte in 1957 vervoegen drie andere bemanningen de Kongo: kapitein vlieger MIGLIAVACCA, adjudanten vliegers PEYRASSOL en DAENINCKX en adjudant vlieger VAN RAFELGHEM, commandant vlieger PETITJEAN en adjudant 1ste klas vlieger MOREAU. Een derde bemanning, commandant vlieger DAUBRESSE, commandant vlieger LENAIN (reeds ter plaatse) adjudant vlieger FEUILLEN en adjudant VAN ROY (na 8 maanden vervangen door Adjudant DECHAMBRE) zal in Leopoldstad gelegerd worden en ter beschikking van COMETRO gesteld zijn. Terzelfdertijd zal deze bemanning controle hebben over de DC3 die door de Militaire Luchtvaart van de Openbare Macht ter beschikking gesteld werd.

Adjudanten vliegers VANDERMEULEN, navigator en DEFAYS, radio, en adjudanten TILLIEU, CONTENT, GEERS en DELLEUSE, boordwerktuigkundigen kwamen elk afzonderlijk het effectief van de bemanningen in Kamina vergroten.

In 1958 kwam de Transport Flight, zo goed als een smaldeel gestructureerd, onder het bevel van commandant vlieger MIGLIAVACCA, kandidaat hoofdofficier, terwijl commandant vlieger MOLLET de functie "Ops" waarnam. Van 403 vluchten uitgevoerd in 1955 lopen de prestaties van de Transport Flight op naar 3.120 uren in 1959. 33% van de opdrachten hadden betrekking op vervoer van passagiers en vracht, en 28% aan opleiding, manoeuvres en aflossing van de Paracommando's.

En 1957, le Flight de Transport repris à son compte les missions aérophotogrammétriques qui permirent la couverture totale de la province du Katanga, soit plus de 482.700 km².

Les inspections premier et second échelon des appareils étaient assurées par l'escadrille de Maintenance dirigée par le commandant MONTFORT à qui succédèrent les lieutenants VAN RAFELGHEM et PIRE.

Création d'un Wing Instruction et Transport (WIT)

A la suite de l'arrivée des Fouga Magister CM-170 et du projet d'étoffer la flotte des DC3 avec des C119, la création d'un Wing Instruction et Transport à Kamina fut décidée en 1960. (La charge payante du C119, sur le trajet Kamina-Léopoldville était de 9500 lbs au lieu de 3500 pour le DC3 !).

Son commandant désigné était le lieutenant-colonel aviateur KREPS qui commandait le Détachement de la Force Aérienne depuis son arrivée à la base en 1959. Cet officier supérieur soulageait de temps en temps l'effectif des pilotes du Flight de Transport. La fonction "Officier Supérieur Navigant (OSN)" était remplie par le major aviateur NOSSIN, le commandant de l'Escadrille Instruction était le capitaine aviateur VAN DE POEL et le Flight de Transport, devenu escadrille, devait être commandé par le capitaine aviateur BEM Roger TERRIJN, arrivé à BAKA en mars 1960 comme MCPA (Membre du Cadre Permanent d'Afrique).

Après son stage à l'Ecole de Guerre et avant son affectation à Kamina, le capitaine TERRIJN avait été chargé par l'état-major de la Force Aérienne, de l'étude de l'implantation d'une unité de surveillance aéromaritime basée à Kitona, l'autre base aéroterrestre belge au Congo, à l'embouchure du fleuve Congo.

Cette nouvelle unité de la Force Aérienne aurait été équipée de l'AVRO SHACKLETON, quadrimoteur utilisé par la RAF et la SAAF ou du bimoteur américain Lockheed NEPTUNE.

Avec le capitaine TERRIJN, fit également mutation, l'adjudant aviateur VELGE, pilote, et en avril, le capitaine aviateur VAN BOXTAEL, pilote, ainsi que les mécaniciens de bord DEWULF, HENIN et RESTIAU.

L'escadrille de Transport aurait été équipée des DC3 déjà sur place et de cinq C119 achetés à un prix intéressant à l'USAF. En attendant la disponibilité de ces appareils qui devaient subir une IRAN (Inspection & Repairs As Necessary) sur le compte de l'USAF mais dans un atelier* choisi par elle, les nouveaux équipages effectuèrent les missions avec des C119 mis à leur disposition par le 15 Wing de Transport Aérien. A la suite des événements connus de juillet 1960, l'escadrille ne fut pas créée; certains membres d'équipage revinrent en Belgique, d'autres restèrent au

Vanaf 1957 nam de Transport Flight de foto-opdrachten voor zijn rekening die toelieten de ganze provincie Katanga in kaart te brengen, hetzij meer dan 482.700 km².

De inspectie op eerste en tweede niveau van de toestellen werden uitgevoerd door het Onderhoudssmaldeel van commandant MONTFORT en vervolgens door luitenanten VAN RAFELGHEM en PIRE.

Oprichting van een Opleiding en Transport Wing

Ten gevolge van de aankomst van de Fouga Magister CM-170 en het voornemen om de DC3 vloot met C119's aan te vullen werd er in 1960 beslist om een Opleidings en Transport Wing in Kamina op te richten. (Het laadvermogen van de C119 op het traject Kamina-Leopoldstad was 9500 lbs in plaats van 3500 van de DC3).

Zijn commandant was luitenant-kolonel vlieger KREPS die sedert zijn aankomst op de basis in 1959 het bevel voerde over het Detachement Luchtmacht. Deze hoofdofficier ontlastte af en toe het effectief van de piloten van de Transport Flight. De taak van Vliegend Hoofdofficier ("OSN") werd door majoor-vlieger NOSSIN uitgeoefend. Kapitein vlieger VAN DE POEL was bevelhebber van het Opleidingssmaldeel en de Transport Flight nu tot smaldeel bevorderd, werd bevolen door kapitein vlieger SBH TERRIJN die in maart op de basis is aangeland als Lid van het Permanent Kader van Afrika.

Na zijn proeftijd aan de Krijgsschool en vóór zijn aanstelling te Kamina was kapitein TERRIJN door de staf van de Luchtmacht belast met de studie van een eenheid voor aeromaritieme bewaking op te richten en gebaseerd te Kitona, de andere lucht-land basis in Kongo, aan de monding van de Kongostroom. Deze nieuwe eenheid van de Luchtmacht zou met de AVRO SHACKLETON, viermotorig vliegtuig gebruikt door de RAF en SAAF, uitgerust worden ofwel met het amerikaans tweemotorige Lockheed NEPTUNE.

Met kapitein TERRIJN werd eveneens adjudant vlieger VELGE, piloot, naar Kamina overgeplaat. In april volgden kapitein vlieger VAN BOXTAEL, piloot; alsook boordwerktuigkundige DEWULF,

Het Transport Smaldeel zou uitgerust zijn met de reeds ter plaatse DC3's en vijf C119's aan een degelijke prijs van de USAF gekocht. In afwachting dat deze toestellen beschikbaar werden gesteld na een IRAN (Inspection & Repairs as Necessary) voor de rekening van de USAF maar in een werkplaats* door haar gekozen, voerden de nieuwe bemanningen hun opdrachten uit op de C119's door de 15 Wing te kunnen beschikking gesteld.

Ingevolge de gekende gebeurtenissen van juli 1960 werd het smaldeel niet opgericht, keerden sommige

Flight de transport qui, en novembre 1960, s'installa à Bujumbura.

- * Ces IRAN eurent lieu à Sesto Calende, près de Milan en Italie, dans les ateliers de la société Savoia Marchetti. Le dernier appareil fut livré au 15 Wing début 1962. Ces C119 furent immatriculés: CP-41 à CP-45.

Arrivée des Fouga Magister CM-170

L'atterrissage du C110 CP-32 le 22 janvier 1960, ouvrit une nouvelle ère pour la base, car il transportait le premier Fouga Magister CM-170, immatriculé MT-1. Il avait été réceptionné à Toulouse le 18 janvier et mis à bord du C119 à destination de BAKA.

Le 23 janvier, ce biréacteur fut remonté par le Groupe de Maintenance et le lieutenant-colonel KREPS eut l'honneur du premier vol. Peu après et grâce aux C119 du 15 Wing, 19 autres biréacteurs de ce type furent transportés à BAKA durant le premier semestre de l'année 1960, afin de remplacer les vieux Harvard dont plusieurs étaient déclassés.

Quelques appareils hors d'état de vol furent vendus à des ferrailleurs, dont un certain FORREST de Kolwezi et un dénommé MERLIN de Kaminaville. Les Harvard, dépourvus d'ailes et d'ailerons, furent chargés sans précautions particulières sur des wagons plats du chemin de fer du BCK qui les emportèrent chez leur nouveau propriétaire. MERLIN fit décharger son lot dans son dépôt de ferrailles situé dans la zone industrielle, près de la brasserie du Katanga et jouxtant la voie ferrée, mais il revendit la cellule du H-117 à Carlos BLANCKE, commerçant bien connu et président de l'Aéroclub de Kamina.

Cet avion fut remorqué dans les rues de la ville, servant d'enseigne publicitaire lors d'une braderie, puis fut placé aux abords de la plaine d'aviation de la ville à l'occasion du meeting aérien qui s'y déroula (ce T6 s'y trouvait encore dix ans après !)

Parmi les Harvard conservés en activité, 16 furent armés et formèrent quatre Flights d'Appui-feu (FAF), dont l'un demeura en réserve à BAKA, un fut envoyé à la base de Kitona dans le bas-Congo, un à Kindu, district du Maniéma où régnait l'état d'exception suite aux menées subversives des partisans de Patrice LUMUMBA, et un à Kigali au Rwanda, à la disposition du QG Métropolitain (COMRU - Commandement Métropolitain au Rwanda-Urundi) à Bujumbura, dont les troupes assuraient le rétablissement de l'ordre, suite au conflit Tutsi-Hutu au Rwanda.

À la même époque, les troupes métropolitaines furent renforcées, notamment par des Unités de Défense d'Aérodrome (UDA), par des Compagnies de Marche

bemanningsleden weer naar België en andere bleven in de Transport Flight die in november 1960 naar Bujumbura werd overgeplaatst.

- Deze IRAN heeft plaats gehad in Sesto Calende, naast Milaan, Italië, in de werkplaatsen van de maatschappij Savoia Marchetti. Het laatste toestel werd geleverd aan de 15 Wing, begin 1962. Deze C119 werd geïmmatriculeerd: CP-41 tot CP-45

Aankomst van de Fouga Magister CM-170

De landing van de C119 CP-32 op 22 januari 1960 opende een nieuw tijdperk voor de basis, want die C119 vervoerde de eerste Fouga Magister CM-170, immatriculatie MT-1. Het vliegtuig was op 18 januari 1960 in Toulouse in ontvangst genomen en aan boord gebracht van de C119, met bestemming BAKA.

Op 23 januari werd dit tweemotorige straalvliegtuig door de Onderhoudsgroep gemonteerd en luitenant-konkel KREPS had de eer, de eerste vlucht te mogen uitvoeren. Kort nadien en dank zij de C119 van de 15de Wing konden nog 19 straalvliegtuigen van dit type naar BAKA vervoerd worden in de loop van het eerste halfjaar 1960, ter vervanging van de oude Harvards waarvan verschillende al gedeclasseerd waren. Enkele toestellen, niet langer in vluchtstaat, werden aan schroothandelaars verkocht, waarvan een zekere FORREST van Kolwezi en een genaamde MERLIN van Kaminastad. De Harvard zonder vleugels noch rolroeren werden zonder bijzondere voorzorgsmaatregelen op platte wagons van de BCK spoorwegen geladen om bij hun nieuwe eigenaars te worden afgeleverd. MERLIN deed zijn partij afladen in zijn schroot-opslagplaats in de industriële zone, dicht bij de brouwerij van Katanga en bij de spoorlijnen, maar hij verkocht de cel van de H-117 aan Carlos BLANCKE, welgekend handelaar en voorzitter van de Aeroclub van Kamina.

Het vliegtuig werd in de straten van de stad rondgevoerd, als reclamebord gedurende een braderie, nadien werd het opgesteld in de omgeving van het vliegveld van de stad naar aanleiding van een burgerlijke vliegmeeting (tien jaar later bevond de T6 zich nog altijd daar !)

Van de Harvards, die actief bleven, werden er 16 bewapend en ze vormden vier FAF's (Vuursteun Flight), waarvan een in reserve bleef in BAKA, een ander werd gezonden naar de basis van Kitona in Laag-Kongo, een naar Kindu, Maniema-district waar een uitzonderingstoestand heerste, gevolg van het subversieve gekonkel van de aanhangers van Patrice LUMUMBA en een naar Kigali in Rwanda, ter beschikking van de Metropolietaanse Staf in Bujumbura (COMRU - Metropolietaans bevel in Rwanda-Urundi), waarvan de troepen zorgden voor het herstel van de orde, na het Tutsi-Hutu conflict in Rwanda.

Tegelijkertijd werden de Metropolietaanse Troepen versterkt, onder andere door Vliegveld-verdedigingseenheden (UDA), door de Marchecompagnies en door de Militaire politie.

et par de la Police militaire.

Le Flight Transport, renforcé par deux C119, assura le transport d'unités de la Force Publique durant les opérations de rétablissement de l'ordre et amena notamment une compagnie du 6e Bataillon d'Infanterie Force Publique de Watsa à Luluabourg au Kasai, lors du conflit Baluba-Lulua.

Début 1960, un B707 de la Sabena se posa sur la piste de Lumwé pour la première fois. Cette arrivée attira une foule de curieux, militaires de la base et civils, venus de Kaminaville et des alentours.

Le Sycamore OTZKB en panne de moteur, était bloqué au sol suite au manque de pièces de rechange (il fut détruit lors de l'abandon de la base) et le Flight Hélicoptère perdit un deuxième appareil quelques temps plus tard. Le 31 mars 1960, le capitaine aviateur HAELTERMAN et son mécanicien, l'adjudant KINDT, décollait de la base aux commandes de l'hélicoptère OTZKA, après avoir pris à bord le commandant aviateur DEHUY, navigateur d'un C119 qui venait d'atterrir et qui souhaitait prendre quelques photos de la base. Soudain, une des pales du rotor principal explosa, causant la chute de l'hélicoptère et la mort des trois personnes.

Quant à l'hélicoptère OTZKC, il termina sa carrière le 25 juillet 1960, alors qu'il revenait d'une mission à Malemba Nkulu, où la population Baluba était en effervescence. Il faisait route vers BAKA lorsque son moteur s'arrêta brusquement. Grâce au sang froid de Bruno GOOSE, l'appareil se posa impeccablement sur le versant d'une colline. L'équipage dégagea une aire de savane et y disposa les panneaux de détresse, qui furent aperçus peu après par un Harvard rentrant de mission. Il fallut 48 heures à la colonne de secours pour les rejoindre et ramener le pilote et son passager à BAKA. Le mécano fut laissé sur place en attendant l'équipe de maintenance avec les pièces nécessaires à la réparation. Survolé le lendemain par un DC3 venu le ravitailler, il tira une fusée de détresse malgré les consignes données et la savane prit feu, embrasant l'hélicoptère.

L'indépendance du Congo

Lorsque la Force Publique se mutina le 6 juillet 1960, le pays sombra dans la révolte et les bases métropolitaines furent mises en alerte. Dès le 10 juillet, BAKA joua pleinement son rôle et le colonel aviateur BEM VAN LIERDE lança des opérations de sauvetage vers Elisabethville et Luluabourg, où la population européenne était menacée par la soldatesque, permettant leur évacuation par la Sabena. Le 12 juillet, le général CUMONT, président du Comité des Chefs d'Etat-Major, rejoignit BAKA et dirigea les opérations militaires de rétablissement de l'ordre, mais le premier-ministre congolais Patrice LUMUMBA accusa la Belgique d'agression et réclama

De Transport Flight, versterkt met twee C119, zorgde voor vervoer van de eenheden van de Openbare Macht in de loop van de orde-herstel-operaties en bracht bijvoorbeeld ook een compagnie van het 6de Infanterie-Bataljon van de Openbare Macht van Watsa naar Luluabourg in Kasai, gedurende het Baluba-Lulua conflict.

Begin 1960 landde een B707 van Sabena voor het eerst op Lumwe. Die aankomst trok een nieuwsgierige massa aan, militairen en burgers uit Kamina-stad en omgeving.

De Sycamore OTZKB was wegens motorpech op de grond geblokkeerd bij gebrek aan wisselstukken (toen de basis verlaten werd heeft men dit toestel vernietigd) en de Reddinsflight verloor een beetje later een tweede toestel. Op 31 maart 1960 stegen kapitein-vlieger HAELTERMAN en zijn mechaniker adjudant KINDT van de basis op aan boord van de heli-copter OTZKA, nadat ze commandant vlieger DEHUY hadden opgepikt, de navigator van een C119 die juist geland was en die enkele foto's van de basis wenste te nemen. Plots ontplofte een van de schroefbladen van de hoofdrotor, wat de heli-copter deed neerstorten en de dood van drie personen veroorzaakte.

De heli-copter OTZKC beëindigde zijn loopbaan op 25 juli 1960, bij terugkeer van een opdracht in Malemba Nkulu, waar onrust heerste bij de Baluba-bevolking. Hij was op weg naar BAKA toen zijn motor bruusk stopte. Dank zij de koelbloedigheid van Bruno GOOSE werd het toestel keurig op de grond gezet op de helling van een heuvel. De bemanning maakte een savanne-zone vrij en de daarop neergelegde noodpanelen werden kort nadien opgemerkt door een Harvard die van zijn opdracht terugkeerde. De hulpcolonne had 48 uren nodig om bij de verongelukten te geraken, ze bracht de piloot en zijn passagier naar BAKA. De mechaniker werd ter plaats gelaten in afwachting van de onderhoudsploeg met de nodige reparatiestukken. Daags nadien ging de DC3 hem bevoorraden, maar niettegenstaande de gegeven instructies lanceerde hij een noodraket en de savanne schoot in brand, de heli-copter ging in vlammen op.

De onafhankelijkheid van Kongo

Toen de Openbare Macht op 6 juli 1960 in oproer kwam, bracht dit het land in opstand en de Metropolitane Troepen werden, in alarmtoestand gebracht. Vanaf 10 juli speelde BAKA voluit zijn rol en kolonel vlieger SBH VAN LIERDE lanceerde reddingsoperaties naar Elisabethstad en Luluabourg, waar de Europese bevolking bedreigd werd door de soldateska. Zo konden ze door Sabena geëvacueerd worden. Op 12 juli kwam generaal CUMONT, voorzitter van het Comité van de Stafchefs in BAKA aan en nam de leiding van de militaire orde-herstel-operaties, maar de Kongolese eerste-minister Patrice LUMUMBA beschuldigde België van agressie en

l'intervention des Nations Unies.

Le 19 juillet, un accord conclu avec l'ONU aboutit à l'évacuation des troupes des localités occupées et à leur retour vers les bases métropolitaines et vers le Rwanda-Urundi.

Ce même jour, le C119 CP-36 qui avait décollé de Bujumbura à destination de Bunia, avec une quarantaine d'UDA de la base de Kleine-Brogel, perdit un moteur une demi-heure après le décollage et tenta un atterrissage forcé à Goma/Masisi. Il n'y eut que deux survivants: des passagers. L'équipage était composé du commandant VAN GOMPEL et de l'adjutant DEVAREZ, pilotes, du commandant GENTBRUGGE, navigateur, de l'adjutant de 1ère classe JACQUES, radio et du 1er sergent LEMENT, mécanicien.

Le 25 juillet, le général CUMONT quitta définitivement la base de Kamina escorté par une formation de T6 et le 28, le général-major GHEYSEN installa le QG des Forces Métropolitaines à BAKA.

Le 8 août, le Conseil de sécurité des Nations Unies invita le gouvernement belge à retirer immédiatement ses troupes de la province du Katanga. Les derniers contingents belges devaient quitter la province pour le 31 au plus tard et la base métropolitaine de Kamina devait être également évacuée au profit de l'ONUC (ONU au Congo). Suite à cette décision, le retrait des forces métropolitaines s'amorça et la base se vida de ses occupants belges, tandis que le matériel des dépôts prenait le chemin du Rwanda.

Malgré l'interdiction formelle donnée par le ministre WIGNY le 25 août à COMETRO, une partie du matériel échoua aux mains des Katangais, dont les scout-cars White des UDA et deux DC3.

Cette évacuation signa la fin de la base métropolitaine de Kamina qui fut occupée par des contingents de casques bleus irlandais et suédois, débarqués de quadrimoteurs américains.

Le 29 août, le DC3 VIP K-21 OTCWJ* ramena le général-major GHEYSEN d'Elisabethville à BAKA d'où il s'envola pour la Belgique.

* En 1964, ce DC3, complètement désarmé et portant les couleurs katangaises, se trouvait à l'aérodrome d'Elisabethville.

Les photos de la base de Kamina ont été gracieusement fournies par le Centre de Documentation du 15 Wing que nous remercions.

FIN

en vroeg om tussenkomst van de Verenigde Naties.

Op 19 juli werd een akkoord afgesloten met de UNO, wat leidde tot de evacuatie van de Belgische troepen uit de bezette plaatsen en tot hun terugkeer naar de metropolitaanse basissen en naar Rwanda-Urundi.

Dezelde dag, verloor de C119 CP-36, die was opgestegen vanuit Bujumbura met bestemming Bunia, met een viertigtal UDA's van de basis Kleine-Brogel aan boord, en motor, een half uur na het opstegen. Er werd getracht een noodlanding te maken in Goma/Masisi: slechts twee passagiers overleefden de crash. De bemanning bestond uit commandant VAN GOMPEL en adjudant DEVAREZ, als piloten, commandant GENTBRUGGE als navigator, adjudant 1ste klas JACQUES als radio en 1ste sergeant LEMENT als mechaniker.

Op 25 juli verliet generaal CUMONT definitief de basis van Kamina, begeleid door een formatie van T6 en op 28 juli installeerde generaal GHEYSEN het hoofdkwartier van de Metropolitane Troepen in BAKA.

Op 8 augustus nodigde de Veiligheidsraad van de Verenigde naties de Belgische regering uit, haar troepen onmiddellijk terug te trekken uit de provincie Katanga. De laatste Belgische contingenten moesten de provincie ten laatste op 31 augustus verlaten hebben en de metropolitaanse basis van Kamina moest ook geëvacueerd worden om plaats te maken voor de ONUC (UNO in Kongo). Als gevolg van deze beslissing werd een aanvang gemaakt met de terugtrekking van de Metropolitane Troepen en de basis had niet langer Belgische bezetters, terwijl het materiaal van de opslagplaatsen naar Rwanda gevoerd werd.

Niettegenstaande formeel bevel van de heer WIGNY op 25 augustus aan COMETRO viel een gedeelte van het materiaal in handen van de Katangezen, waarbij de White scout-cars en twee DC3 toestellen. Deze evacuatie betekende het einde van de metropolitaanse basis, die bezet werd door Ierse en Zwedse blauwhelmcontingenten, door Amerikaanse viermotorrige vliegtuigen ter plaatse gebracht.

Op 29 augustus bracht de DC3 VIP K-21 OTCWJ* generaal-majoor GHEYSEN van Elisabethstad naar BAKA, vanwaar hij naar België vertrok.

* In 1964 bevond zich deze volledig ontredderde DC3 met Katangeskleuren op het vliegveld van Elisabethstad.

Met speciaal dank aan Gil VAN DEN BROECK voor de nederlandse vertaling

EIND

Laure GISSLEIRE

22.08.1897 - 16.06.1998

Veuve en premières noces de/Weduwe uit eerste huwelijk van Albert STRUELENS
et en secondes noces de/en uit tweede huwelijk van Joseph VUYLSTEKE

Laure GISSLEIRE, présidente honoraire de FONAVIBEL et de La Maison des Ailes, s'est éteinte le 16 juin 1998 dans sa 101^{ème} année. Le 22 août 1997, jour de ses 100 ans, le président Léon Branders eut l'honneur d'être invité par sa famille pour représenter notre association à la manifestation qui fut organisée en hommage à la centenaire.

Laure, fille de Pol GISSLEIRE et de Louise VERSÉ, naquit à Blankenberghe le 22 août 1897. Elle grandit au château de Berchem-Ste-Agathe, plus tard loti et morcelé pour la création des avenues Laure, Albert et Hélène (ses frère et soeur), et le grand stade de football Versé.

Le 4 août 1914, Laure, sa maman et sa soeur, se réfugièrent à Londres, mais hélas, sans moyens de subsistance. Elle travailla alors avec sa soeur dans une usine d'armement pour payer le loyer de la mansarde que la famille occupait. N'ayant pas les moyens de payer le ressemelage des chaussures de ses filles, Madame GISSLEIRE y glissait des morceaux de carton. Par après, Laure devint infirmière et soigna plus particulièrement les grands blessés et mutilés.

Son frère Albert qui servait dans une auto-mitrailleuse Dion-Bouton, fut blessé dès les premiers jours de la guerre. Il demanda ensuite son passage à l'Aviation Militaire Belge. Peu avant guerre, il avait construit un aéroplane avec l'aide du chauffeur de son père (le chauffeur, à cette époque, ne conduisait pas le véhicule mais était chargé de chauffer le carburant pour permettre le démarrage du moteur à la manivelle). Il réussit à faire décoller l'engin dans la prairie du château, grâce à un contrepoids placé entre le poste de pilotage et le moteur. Ce contrepoids était ... sa soeur Laure ! L'aéroplane fit un saut de 40 mètres à plus de 3 mètres de hauteur; exploit qui fut évidemment relaté dans les journaux de l'époque.

Breveté pilote à Etampes le 27 novembre 1915 et promu sous-lieutenant, Albert venait régulièrement à Londres apporter à sa maman et à ses soeurs, ses petites économies réalisées sur sa maigre solde.

Laure GISSLEIRE, erevoorzitster van FONAVIBEL en van Het Huis der Vleugels is overleden op 16 juni 1998 in haar 101ste levensjaar. Op 22 augustus 1997, haar 100ste verjaardag, had de voorzitter Léon Branders de eer door haar familie uitgenodigd te worden om onze vereniging te vertegenwoordigen op de viering georganiseerd ter ere van de honderdjarige.

Laure, dochter van Pol GISSLEIRE en Louise VERSÉ, werd geboren in Blankenberge op 22 augustus 1897. Zij groeide op in het kasteel van St Agatha-Berchem, later verkaveld en verdeeld om de Laure, Albert en Hélène (haar broer en zuster) lanen aan te leggen, alsoek het Versé voetbalstadion.

Op 4 augustus 1914 vluchtten Laure, haar moeder en haar zuster naar Londen maar spijtig zonder bestaansmiddelen. Zij werkte, samen met haar zuster, in een wapenfabriek om de huur voor een zolderkamer, die de familie bewoonde, te kunnen betalen. Daar ze over geen middelen beschikte om de schoenen van haar dochters te verzolen schoof mevrouw GISSLEIRE er stukjes karton in. Later werd Laure verpleegster en verzorgde zij vooral zwaar gewonden en verminkten.

Haar broer Albert, die diende in een pantserwagen Dion-Bouton, werd reeds in de eerste oorlogsdagen gekwetst. Daarna vroeg hij zijn overplaatsing naar het Belgisch Militaire Vliegwezen. Kort vóór de oorlog had hij een vliegtuig gebouwd met de hulp van de chauffeur van zijn vader (de chauffeur bestuurde de auto niet maar was belast met de brandstof te verwarmen om de motor met een kruk te kunnen starten). Het lukte hem het toestel te doen opstijgen op het veld van het kasteel dank zij een tegengewicht tussen de stuurhut en de motor geplaatst. Dit tegengewicht was ... zijn zuster Laure ! Het vliegtuig maakte een sprong van 40 meter op meer dan 3 meter hoogte, deze krachttoer werd natuurlijk vermeld in de kranten van die tijd.

Op 27 november 1915 gebrevetteerd als piloot en tot onderluitenant bevorderd, bezocht Albert regelmatig zijn moeder en zusters in Londen om zijn weinige

Le 3 octobre 1918, il décollait avec un avion non armé et un photographe comme passager, pour une mission de reconnaissance. Il ne revint pas; il fut abattu par la chasse allemande et s'écrasa dans les tranchées ennemies.

Les Allemands réalisèrent qu'ils avaient abattu un avion sans défense et trois jours plus tard, vinrent lâcher au-dessus du champ d'aviation de Wevelgem, ses lunettes, ses gants, son casque et un bouquet de fleurs auquel était attaché un ruban tricolore portant l'inscription: "*Nicht zu Entschuldigen*" (nous sommes sans excuses).

Laure soigna un temps un pilote anglais qui une fois guéri, l'invitait quelques fois à Londres. Il lui apportait chaque fois un rayon de soleil car, sortir de sa mansarde humide, était pour elle, comme partir à la découverte d'un coin de ciel bleu. Hélas, un jour elle reçut la visite de deux des amis du pilote qui, incapables de dire un mot, lui remirent les ailes que portaient les pilotes du Royal Flying Corps. Laure comprit immédiatement; après avoir pleuré la perte de son frère aimé, elle subissait la disparition d'un ami.

Après la guerre, Laure épousa Albert STRUELENS, secrétaire au ministère des Affaires Etrangères et ancien officier de liaison auprès de l'Armée britannique. Las, le 26 octobre 1926, elle se retrouva veuve avec trois enfants: un fils Jacques* et deux filles jumelles (l'une, Rose-Mary, épousa Herman Kreps qui trouva la mort le 26.6.1963 à Detmold, RFA, aux commandes d'un C119). Elle fit face avec un courage exemplaire à ce nouveau coup du sort.

Dix ans plus tard, elle épousa en secondes noces, Joseph VUYLSTEKE, breveté pilote à Etampes le 9 octobre 1918 et ancien de l'escadrille de son frère. Lieutenant-colonel aviateur de réserve, président des Croix de Feu et des Anciens combattants, Jos VUYLSTEKE fut un des membres fondateurs de la Maison des Ailes créée le 21 décembre 1937, et en devint son premier secrétaire général. Avec le précieux concours de Laure il participa également à la création de FONAVIBEL (Fonds d'Aide aux Aviateurs Belges). Il fut en outre, membre des Vieilles Tiges de Belgique.

Pour son centième anniversaire, Laure qui fut championne de Belgique de patinage artistique et parlait plusieurs langues, avait demandé de ne lui offrir ni fleurs ni cadeaux mais de verser plutôt une obole à une oeuvre s'occupant de l'enfance handicapée et déshéritée.

C'était encore la manière d'une GRANDE DAME de manifester son GRAND COEUR.

* Membre des Vieilles Tiges de Belgique

sparcenten op zijn reeds karige soldij over te maken. Op 3 oktober 1918 steeg hij met een ongewapend vliegtuig op, met een fotograaf als passagier, om een verkenningsoopdracht te vervullen. Hij keerde niet weer; hij werd door een Duits jachtvliegtuig afgeschoten en viel te pletter in vijandelijk gebied. De Duitsers beseften dat ze een ongewapend vliegtuig hadden neergehaald en drie dagen nadien wierpen ze boven het vliegveld van Wevelgem zijn bril, handschoenen, helm en een bloementuif af voorzien van een driekleurig lintje met als opschrift "*Nicht zu Entschuldigen*" (niet te verontschuldigen).

Laure verzorgde tijdelijk een Engels piloot die eenmaal genezen, haar enkele keren naar Londen uitnodigde. Hij bracht haar telkenmale een zonnestraal, want om uit haar vochtig zolderkamertje te komen was voor haar alsof ze een hoekje blauwe hemel ontdekte. Helaas, op zekere dag ontving zij het bezoek van twee vrienden van deze piloot, die zonder één woord te kunnen uitbrengen, haar de vleugels gedragen door piloten van het Royal Flying Corps overhandigden. Laure begreep onmiddellijk; na het betreuren van het verlies van haar beminde broer, onderging zij nu het heegaan van een vriend.

Na de oorlog huwde Laure, Albert STRUELENS, secretaris aan het Ministerie van Buiteland Zaken en oud verbindingsofficier van het Britse leger. Helaas werd zij op 26 oktober 1926 weduwe met drie kinderen: een zoon Jacques * en een meisjestweeling (één, Rose-Mary, huwde Herman Kreps die verongelukte te Detmold (DFR) op 26.6.1963 aan boord van een C119) Met voorbeeldige moed bood zij het hoofd aan deze nieuwe lotsbestemming.

Tien jaar nadien huwde zij Joseph VUYLSTEKE, piloot gebrevetteerd op 9 oktober 1918 in Etampes en oudgediende van het smaldeel van haar broer. Reserve luitenant-kolonel was Jos VUYLSTEKE één van de medeoprichters van het Huis der Vleugels dat op 21 december 1937 gesticht werd en werd er de eerste secretaris-generaal. Met de zeer gewaardeerde medewerking van Laure nam hij ook deel aan de stichting van FONAVIBEL (Hulpfonds voor Belgische vliegeniers). Hij was eveneens lid van de "Vieilles Tiges" van België.

Laure, die kampioene van België was in het kunstschaatsen en meerdere talen sprak, vroeg voor haar honderdste verjaardag haar geen bloemen noch geschenken aan te bieden maar eerder een bijdrage voor een werk van gehandicapte en misdeelde kinderen te storten.

Door deze houding gaf deze GROTE DAME blijk van haar GROOT HART.

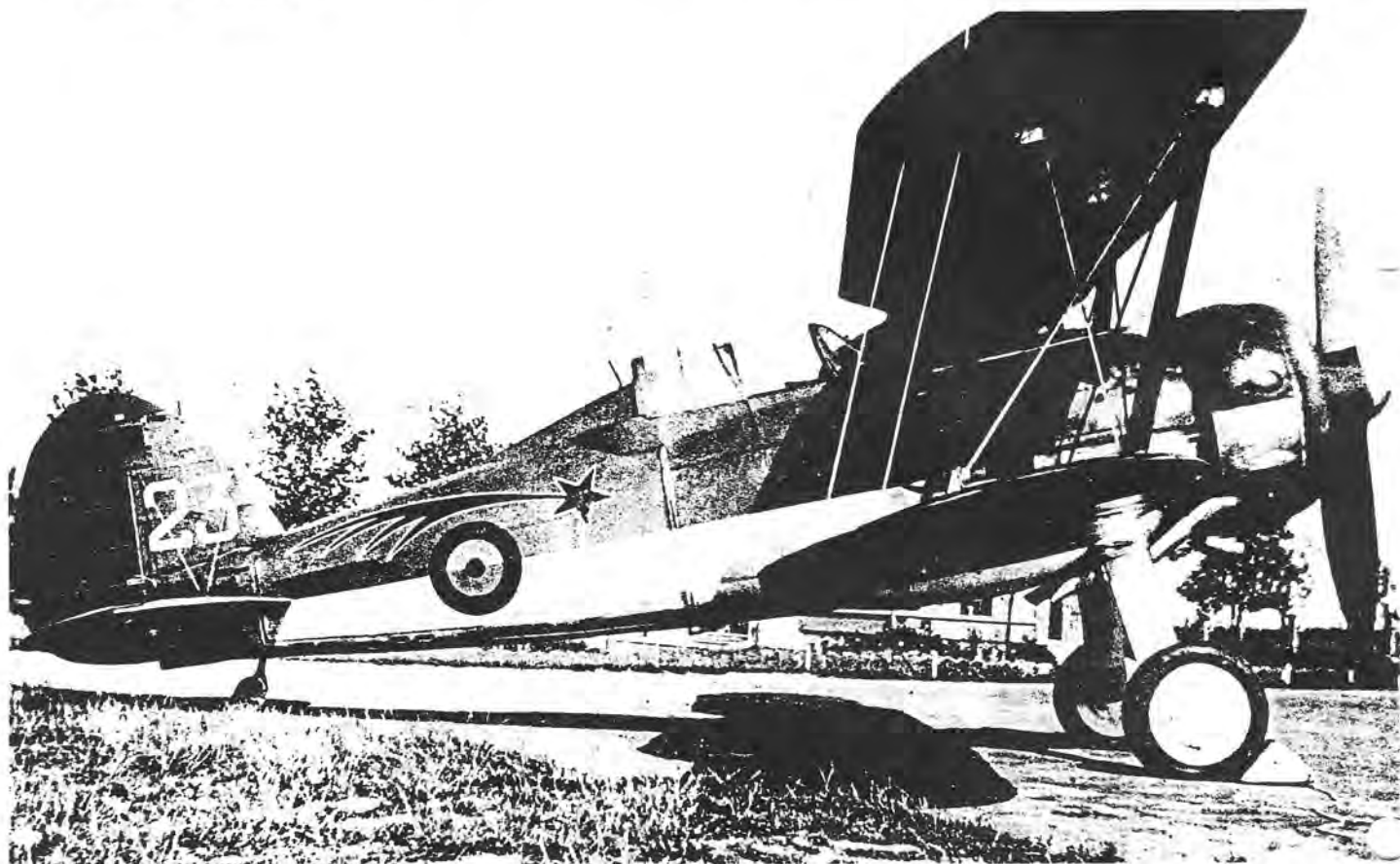
* lid van de "Vieilles Tiges" van België

GLOSTER GLADIATOR

LA FIN D'UNE ÉPOQUE

par Michel Ledet

En mai 1940, le Gloster Gladiator est l'un des quatre types d'avions de chasse en service dans l'Aéronautique Militaire belge. Les quelques exemplaires disponibles ne joueront qu'un rôle peu important, écrasés par les bombes allemandes dès les premiers jours de l'offensive, malgré un combat héroïque ...



Pourquoi le Gladiator ?

L'entrée en service de cet appareil en Belgique est presque un hasard, une contrainte pourrait-on dire. Dans la seconde moitié des années trente, malgré l'aggravation de la situation internationale, la Belgique reste neutre et confiante que cette position sera respectée par Hitler qui claironne d'ailleurs sa bonne volonté.

L'Aéronautique Militaire belge se trouve alors dans une situation matérielle qui l'oblige à envisager le plus rapidement

possible, même pour défendre sa neutralité, de renouveler ses avions. Le principal avion de chasse est encore le Fairey Firefly, un vieux biplan livré au début des années trente. Les unités de reconnaissance (il n'y a pas d'unités de bombardement) sont en grande partie équipées de biplan Fairey Fox.

Au bout de quelques années d'utilisation, l'effectif des Fireflies a suffisamment "fondu" pour que l'état-major s'en inquiète auprès du gouvernement. Mais le parlement belge n'autorise pas l'achat de nouveaux avions; tout au plus

permet-il le remplacement des 22 Fireflies perdus, afin de maintenir le nombre des escadrilles. On décide ainsi d'acheter 22 exemplaires du Gloster Gladiator, toujours un biplan mais tout de même plus moderne. Cet appareil britannique est préféré au biplan italien CR-42, que l'on retrouvera d'ailleurs plus tard en Belgique. Gloster Aircraft Company reçoit du gouvernement belge une commande ferme pour 22 Gladiator Mk.I neufs le 19 juillet 1937.

Ainsi, l'achat des Gladiator par la Belgique n'est le résultat d'aucun programme et ne répond même pas à une stratégie d'achat ou quoi que ce soit d'autre ... Le gouvernement belge est toutefois intéressé par l'acquisition de la licence, et les exemplaires pourraient être construits par l'usine Avions Fairey de Gosselies. Les pourparlers traînent cependant en longueur et lorsque la livraison des 22 appareils touche à sa fin, on ne parle guère plus de la construction en série du Gladiator en Belgique.

Livraison et mise en service

La chaîne de construction du biplan étant bien lancée depuis 1936, la commande belge peut être exécutée très rapidement. Un premier contingent de six pilotes belges est envoyé à Hucclecote en août 1937, afin de prendre livraison des six premiers exemplaires. Après un court stage de pilotage sur leur nouvelle monture et l'aide des pilotes d'essais de Gloster, les six pilotes convoient par air les six appareils.

Au début de l'année 1938, 15 exemplaires ont déjà été livrés. Les 7 derniers gagnent la Belgique par bateau et sont remontés par les ateliers de la SABCA (Société Anonyme Belge de Constructions Aéronautiques), puis livrés en mars 1938. Le contrat final est signé en mai suivant.

Reste à mettre en service l'appareil et à choisir l'unité. La chasse belge est à l'époque regroupée au sein du 2ème Régiment d'Aéronautique, composé de trois groupes à chacun deux escadrilles. Le 1er groupe, basé à Schaffen, est choisi et, fait anecdotique, ce sont les commandants des 1ère et 2ème escadrilles (Comètes et Chardons) qui jouent aux dés pour choisir qui recevra les Gladiator. La 1ère escadrille des

Comètes gagne ce match historique !

Les Gladiator belges sont tout d'abord immatriculés G5-1 à G5-22 à leur livraison. En Belgique, ils reçoivent les immatriculations G-17 à G-38 et l'insigne de la Comète rouge.

En service

Le Gladiator donne entière satisfaction au sein de son unité et la prise en mains, ainsi que l'entraînement ne posent guère de problèmes. Toutefois, l'attrition prend son lot habituel d'hommes et d'avions. Le premier accident grave a lieu le 14 mars 1939. Ce jour-là, l'escadrille effectue des exercices de combat et c'est au cours d'un tel simulacre que les appareils des pilotes Defize et Pirlot se percutent, tuant les deux pilotes.

A la déclaration de guerre en septembre 1939, l'Aéronautique Militaire belge est mobilisée et effectue des missions de sauvegarde de la neutralité, contre tout intrus, allié ou allemand qui viole l'espace aérien belge. Le fait se produira souvent, et les faibles moyens en service ne permettront quasiment pas de s'y opposer.

Le 9 décembre 1939, le Gladiator G-17 s'écrase au sol à Wevelghem, tuant son pilote Dopagne. Une panne d'alimentation du circuit d'oxygène provoque l'évanouissement de ce dernier au cours d'un vol à haute altitude. Le 11 mars 1940, le G-21, piloté par Pipart s'écrase à Steene après une virille; le pilote est tué.

La série n'est pas terminée, hélas. Le 18 mars, le lieutenant Dechamps est pris dans une tempête de neige et se perd. Il est bientôt contraint de quitter son appareil, qui s'écrase près de Namur. Son pilote est cependant sauf. Le lendemain, nouvelle tragédie lorsque le G-25 disparaît

au-dessus de la Mer du Nord avec son pilote.

Plusieurs interceptions d'intrus sont ordonnées, mais ce n'est que le 20 avril 1940 qu'une patrouille de trois Gladiator (sergents Van den Broeck, Delorme et Verpoorten) intercepte un Dornier He 111 près de la frontière néerlandaise, non loin de Maastricht.

Après plusieurs mises en alerte, l'aviation belge va connaître la guerre éclair et ses effectifs vont rapidement fondre sous les attaques allemandes.

La fin des Gladiator belges

Le 10 mai au matin, alors que l'aviation belge est en alerte, il reste 16 Gladiator en service dont 14 immédiatement disponibles. Un autre est en réparation à Evere alors que le G-8, appareil personnel du général Hiernaux, s'y trouve également mais sans armement.

Lorsque le ronflement des moteurs se fait entendre dans le ciel belge, les Gladiator, tout comme les Hurricane de la 2ème escadrille, sont alignés sur le terrain de Schaffen, base de temps de paix ! L'alerte est déclenchée très tôt le matin et le personnel, réveillé depuis 3h30, arrive assez rapidement près des avions. On réchauffe les moteurs. Le capitaine Guisgand, commandant l'escadrille, décide de laisser décoller les Fox de la 5ème escadrilles (qui se trouve également à Schaffen), ce qui permet d'espérer une dissipation du brouillard. Toutefois, l'aube pointant, il ordonne bientôt aux pilotes déjà présents de décoller rapidement pour rejoindre le terrain de campagne de Beauvechain (terrain n° 21), assigné à l'unité.

Deux patrouilles décollent sans problèmes à 4h20, mais au lieu de couvrir le terrain, elles gagnent Beauvechain. La 3ème patrouille entame son décollage à 4h32 et c'est à ce moment que

surviennent trois He 111. Ils se retrouvent face aux trois Gladiator au décollage et sont obligés de se séparer quelque peu. L'arrivée des bombardiers allemands provoque une panique à Schaffen. Les Heinkel mitraillent les avions au sol et la DCA du terrain est incapable d'intervenir !

La 4ème patrouille ne peut décoller à cause d'un incident regrettable. Le Gladiator du lieutenant Wilmots, pneu crevé par une balle allemande, heurte le Hurricane du capitaine Charlier, commandant la 2ème escadrille; les deux avions prennent feu sous les balles allemandes et une nouvelle formation de bombardiers apparaît bientôt sur Schaffen.

Plusieurs Gladiator parviennent cependant à décoller, parfois aux mains de pilotes de Hurricane et essaient de gagner Beauvechain.

Sur le chemin du terrain n° 21, la seconde patrouille (capitaine Gérard, sur le Gladiator G-37, plus les G-42 et G-34) tombe sur une formation de bombardiers allemands qui s'apprêtent à attaquer Goetsenhoven; les pilotes belges parviennent à les disperser.

Ce sont bientôt 12 Gladiator qui se retrouvent à Beauvechain; manquent à l'appel le lieutenant Wilmots et le pilote Van den Broeck. Ce dernier a bien décollé, mais son réservoir d'huile troué par une balle ne lui

a pas permis d'aller bien loin. Il doit se poser en campagne et son avion est totalement perdu; il rejoint néanmoins peu après son unité.

Le lendemain 11 mai, l'escadrille des Comètes reçoit l'ordre d'escorter les Fairey Battle de la 5/III/3Aé (5ème Escadrille du 3ème Groupe du 3ème Régiment d'Aéronautique) qui doit bombarder et détruire les ponts sur le canal Albert avant que l'ennemi ne les utilise.

Deux patrouilles décollent sous les ordres du capitaine Guisgand et du sergent Denys Rollin à 5h35 et 5h47 respectivement. Le rendez-vous avec les bombardiers est fixé à 6h00, mais avant d'avoir pu les rejoindre, les Gladiator vont être interceptés par des Bf 109 et le dispositif belge va se disloquer.

La patrouille Rollin rencontre aux environs d'Eben-Emael de 8 à 12 Bf 109E qui engagent aussitôt le combat. Le sergent Pirlot tombe en vrille avec son G-19 et se tue. Le sergent Rollin tire un Bf 109 au sortir des nuages mais il est à son tour abattu par celui qui le suivait. Il doit abandonner son Gladiator G-22. Une fois au sol, il est malmené par des soldats belges qui l'emmènent vers une ferme, le ligotent et l'enferment. Il y sera "délivré" par des Allemands et se retrouvera au Stalag ! Le sergent Van den Broeck parvient

lui à se soustraire aux 109 et ramène son G-21 endommagé à Beauvechain.

La patrouille du capitaine Guisgand est également attaquée près de Zichem. Le sergent Clinquart tombe bientôt à bord de son G-25. Le capitaine Guisgand est touché et doit poser son G-27 à Waremmes. Quant au sergent Winand, il ramène son G-32 endommagé à sa base. Triste mission qui se termine par la mort de deux pilotes, un prisonnier, quatre avions perdus et deux endommagés.

Toutefois, le pire reste à venir pour l'escadrille des Comètes. En effet, les Allemands bombardent le terrain de Beauvechain en début d'après-midi, entre 14h07 et 14h32 précisément; ils y détruisent sept Gladiator et endommagent un autre. Vers 16h00, le G-38 rejoint les restes de l'unité depuis Evere, mais il est également détruit par une nouvelle attaque ennemie à 16h30.

C'en est fini des Gladiator belges. Après une unique mission de guerre, il ne reste rien de l'escadrille des Comètes, détruite au sol ou en vol, et le chasseur Gladiator disparaît du ciel de Belgique ... Le personnel est alors évacué vers la France.

FIN



J'ai été témoin d'un curieux déménagement

Devant l'aérogare de Kamina-Base (BAKA), par un beau matin d'octobre 1960, un C119 s'appête à décoller. Il s'agit bien d'un avion de BAKA et non du 15ème Wing. L'équipage est organique à la Force Aérienne de Kamina, c'est-à-dire, plus exactement au Wing Instruction et Transport (WIT), dénomination officielle de ce corps.

L'avion décolle, cap sur N'Dola, en Rhodésie du nord, de l'autre côté de la frontière katangaise. Cinq hommes forment l'équipage. Le commandant de bord est le lieutenant-colonel aviateur Herman Kreps, le navigateur est l'adjudant aviateur Yvan Gillet et le radio de bord est l'adjudant de 1ère classe aviateur Jacques Quets. Quant au second pilote et au mécanicien, j'ai oublié leur nom, hélas.

Je suis l'unique passager et je voyage en complet veston. Nous nous connaissons tous très bien depuis des années. Je vais m'installer dans la carlingue, où l'on distingue quelques caisses de frêt. De curieuses caisses oblongues, deux d'entre elles sont à claire-voie. On aperçoit entre les planches un objet soigneusement arrimé, de couleur rouge-orange. Quelques cinq minutes après le décollage, l'avion change légèrement de cap. Le voyage se poursuit monotone, dans un lourd silence qui transpire la tristesse.

Je suis appelé auprès du colonel. Il me dit: "Doc, ça n'a pas changé, c'est comme hier, je ne peux faire escale à Elisabethville.

Je vais me poser quand même, je ferai du taxi jusqu'à l'aérogare, on ouvrira une porte à l'arrière arrière et tu sortiras par là. Attention, je reviendrai à 16 heures précises. Fais gaffe, sois là, car je ne pourrai pas t'attendre. Bonne chance. A tout à l'heure".

Je retourne à ma place. Le voyage continue. Bientôt l'avion entame sa descente et son approche. On aperçoit la ville, la piste, l'aérogare, des sentinelles de l'ONU par-ci, par-là. Tout est calme.

On y est. On touche le sol, la porte s'ouvre. Je m'assied sur le plancher, les jambes dans le vide, des membres de l'équipage sont à genoux près de moi. L'avion s'arrête un tout petit instant, on me prend par les mains, on me descend, me suspend, me lâche et je me retrouve à la fois sur le tarmac et mon séant. Le temps de me relever, l'avion déjà s'est éloigné et je suis face à une sentinelle suédoise.

Dans un sabir de français, de néerlandais et de swahili, je lui explique que je viens de Kamina, que j'ai une terrible rage de dent, que je vais en ville trouver un dentiste. Je brandis un ordre de mission à l'appui de mes dires. La sentinelle me laisse passer. Un deuxième obstacle après la sentinelle, la sûreté katangaise. Un homme (environ 40 ans) baraqué comme une garde-robe, en capitula et petite moustache, s'exclame: "Qu'est-ce que c'est que cet avion qui arrive sans prévenir, qui ouvre une porte, puis la referme et s'en va ?"

"Il m'a simplement déposé". "Zut, je croyais que c'était des armes pour Tshombé ! Bah, ce sera pour la prochaine fois". Je lui raconte mon histoire et lui montre mon ordre de mission, lequel est absout par un grand coup de cachet aux armes du Katanga.

Troisième obstacle: trouver un transport pour le centre de la ville. L'homme de la sûreté m'avait prévenu: pas de taxi. "Allez donc voir vos petits copains de la Force Aérienne Katangaise, là-bas à 200 mètres". J'y vais et tout s'arrange. Une voiture m'amène au centre, près de la poste Centrale.

Non loin de là, je pénètre à l'intérieur de la Banque du Congo. Là je vais enfin remplir ma véritable mission, car cette histoire de rage de dent est une fable et l'ordre de mission fantaisiste. Il y a du monde et j'attends. J'aperçois soudain quelques mètres devant moi, un homme blond aux yeux bleus que je connais. C'est Guy de Kelper, un ancien condisciple de l'Athénée Royal de Bruxelles. Je l'accoste. Exclamations, congratulations. Il est gérant d'une petite entreprise. Vu les événements, il a renvoyé sa famille en Belgique. Il est donc seul à Elisabethville avec un appartement, une voiture et du temps libre. Je jubile: j'ai trouvé un chauffeur pour retourner à l'aéroport. Effectivement, nos affaires traitées, nous sommes installés vers 15h30 sur la terrasse de l'aérogare, attablés devant une "simba".

Pourvu qu'il revienne ! Mais oui, à 16h00, un point apparaît dans le ciel bleu. C'est le lieutenant-colonel Kreps et son équipage. Je quitte mon copain que je n'ai plus jamais revu et je me dirige vers le tarmac, je salue la sentinelle. Le C119 passe lentement devant moi, une porte ouverte; je cours, des bras se tendent, m'agrippent par les mains, les épaules, la ceinture et me revoilà assis sur le plancher. Ma mission est accomplie. Celle du C119 aussi car à l'intérieur de l'appareil, les caisses du matin ont disparu et ceci mérite quelques mots d'explication. L'objet rouge-orange dans sa caisse à claire-voie était une aile de Fouga. Le C119 transportait un Fouga en Rhodésie pour le mettre à l'abri d'une confiscation possible par l'ONU qui visiblement supportait de plus en

plus mal la vue de ces "engins de guerre" belges sur le sol de "sa première base militaire" au Congo.

Je ne sais combien de ces engins ont été transportés par cette voie, deux ou trois, peut-être plus. Je ne peux rien affirmer. Ces Fouga ont été rapatriés plus tard en Belgique, je présume. *

A BAKA, depuis juillet, la population était partagée en deux camps, les optimistes qui taillaient leur haie et les pessimistes qui clouaient leurs caisses. Par la grâce de notre gouvernement qu'il est charitable de ne pas qualifier, les troupes de l'ONU (des Ethiopiens et des Irlandais) arrivèrent à BAKA par la voie des airs (grâce à l'USAF) le 15 août 1960 vers 16h00 (heure du Katanga). Très vite, la volonté de l'ONU de chasser les

Belges de la base s'affirma. Un jour, vraisemblablement en octobre, je vis mon nom sur un plan d'évacuation du personnel de BAKA vers la Belgique. Adieu Kamina. J'ai préféré rentrer par la voie du choix. D'autres parmi lesquels le lieutenant-colonel Kreps, le major Massinon, le commandant Pirmez, etc ... firent de même. Pour ce faire, il fallait des devises étrangères, le franc congolais n'étant plus négociable. Il nous fallait des chèques de voyage. L'agence bancaire de Kamina-Ville était fermée et son personnel replié sur E'Ville, d'où l'idée d'aller chercher ces chèques de voyage dans cette ville. Je partis donc avec des chèques ordinaires et revins avec des carnets de chèques de voyage, libellés en livres sterling, pour trois familles.

* La Force Aérienne passa commande de 45 Fouga Magister CM-170 à l'usine Potez. 20 appareils furent acheminés de Toulouse à Kamina-Base par C119. Le premier vol d'un Fouga à BAKA eut lieu le 18 janvier 1960. Six Fouga (MT-4, MT-6, MT-10, MT-14, MT-17 et MT-18) furent armés de deux mitrailleuses dans le nez, calibre 7,62mm et de deux paires de roquettes de 5 pouces sous les ailes. Après les événements survenus au Congo en juillet 1960, trois appareils furent rapatriés en Belgique par C119. Les autres furent pour la plupart envoyés en Afrique du Sud, démontés sur place et chargés sur un bateau à destination de la Base de Coxyde, via un port français. Après remise en état de vol sur place, ils furent envoyés à Brustem où l'Ecole de Pilotage Avancé (EPA) reprit petit à petit ses activités.



**A votre agenda
13 mars 1999 !**

*

**ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
&
BANQUET ANNUEL**



**Op uw agenda
13 maart 1999 !**

*

**ALGEMENE VERGADERING
&
JAARLIJKBANKET**

TOI ...



*J'ai très longtemps rêvé
Depuis mon plus jeune âge
D'une femme à aimer
J'en ai gardé l'image.*

*Ce jour enfin venu
Où tu m'es apparue
J'ai feint d'en être ému
De te perdre de vue.*

*Rêve réalisé
Femme tu es réelle
Voici le temps d'aimer
Vérité éternelle*

*Tout est sérénité
Fini la solitude
Il est doux d'espérer
Devant ton attitude.*

*Par un léger regard
A l'ombre d'un sourire
Et sans aucun égard
Tu parles sans rien dire*

*Tu te touches le front
Relevant une mèche
Tes joues sont d'un rond
Tu dois avoir la pêche.*

*Tu as ces petits riens
Pour ça tu es unique
Ces petits riens sont miens
Je t'aime angélique.*

*Ces instants d'émotion
Qui coulent goutte à goutte
Dans mon champ de vision
Formé par "TOI" sans doute.*

*Ne change pas sois "TOI"
Par "TOI" je suis moi-même
La nature c'est "TOI"
"TOI" et moi c'est bohème.*

*Le temps s'est arrêté
La foule paraît muette
Je m'entends respirer
La vie 'OUI' c'est chouette.*

*Maintenant que l'Amour
A brisé les obstacles
Il faut que chaque jour
Chaque jour soit miracle.*

*Il faut que cette ardeur
Soit source de partage
En créant du bonheur
Partout sur son passage.*

*Il faut que tous les coeurs
Surprenants de courage
Affirment leurs valeurs
Détruisent l'esclavage.*

*Femme oui grâce à "TOI"
Nobles sont nos conquêtes
Ton Amour et ta Foi
Ont vaincu la planète.*

*Marchons main dans la main
Et le bonheur en tête
Marchons pour que demain
Demain soit jour de fête.*

*Et les yeux dans les yeux
Je te découvre femme
Le monde est merveilleux
Car "TOI" tu es ma femme*

*J'ai peur d'avoir rêvé
Je crains que tu sois sienne
Je crois avoir aimé
Je sais que tu es mienne.*

UW RAAD VAN BESTUUR
VOTRE CONSEIL D'ADMINISTRATION

| | | |
|--|---------------------------|---------------|
| Président/Voorzitter | BRANDERS Léon | 02/734.63.77 |
| Vice-présidents/Vice-voorzitters | DOME Jacques | 02/762.60.56 |
| | KAMERS Jean | 02/731.17.88 |
| Secrétaire-général/Secretaris-generaal | FEUILLEN Robert | 013/31.28.70* |
| Trésorier/Schatbewaarder: | JOUREZ Paul | 067/79.03.37* |
| Secrétaire-adjoint/Adjunct-secretaris: | PEYRASSOL Charles | 02/771.12.48 |
| Administrateurs/Beheerders: | BOUZIN Eric | 02/242.57.74 |
| | CLOECKAERT Hugo | 02/657.00.54 |
| | de CONINCK Georges | 02/344.46.38 |
| | DILLIEN André | 02/673.36.32* |
| | MOJET Hubert | 02/770.93.71 |
| | NIELS Norbert | 016/58.10.86* |
| | ROELAND-HELMAN J. | 02/465.46.51 |
| | VERMANDER Gérard | 02/770.98.22 |

• (+Fax)

SECRETARIAT - SECRETARIAAT

Wijngaardstraat 4
3290 DIEST
Tel/Fax: 013/31.28.70

Si vous changez d'adresse ou de numéro de téléphone, n'oubliez pas de nous en aviser.

Communiquez aussi de préférence au secrétariat, vos événements familiaux

Indien U een adres- of telefoonwijziging hebt, laat het ons weten.

Deel ook bij voorkeur aan de secretariaat al uw belangrijke familiale gebeurtenissen mee.

Le geste qui sauve !



Het reddend gebaar !

Si ce point rouge apparaît sur votre étiquette-adresse, vous n'avez pas payé votre cotisation en 1998.

Ne rompez pas les ponts avec une association dont la lecture de son bulletin trimestriel vous permet entre autres, de revivre des événements, de redécouvrir des faits qui se rapportent au milieu dans lequel vous avez évolué.

Que faire ?

Réglez cette cotisation 1998 (500 Fr.) avec celle de 1999 (600 Fr.) et mentionner sur le bulletin de virement: "Cotisations 98 et 99"

Attention: ce bulletin pourrait être le dernier si vous ne faites pas la régularisation.

Si toutefois, vous ne souhaitez plus faire partie des Vieilles Tiges de Belgique, veuillez avoir l'obligeance d'en aviser le secrétaire-général.

Indien dit **rode punt** voorkomt op uw adres, betekent dit dat uw lidgeld voor 1998 niet betaald is.

Breekt de banden niet met een vereniging, welke door haar trimestrieel tijdschrift u toelaat, gebeurtenissen te herleven, te herontdekken die verband houden met het milieu, waarin u hebt vertoefd.

Wat doen ?

Regel uw bijdrage 1998 (500 Fr.) met de bijdrage van 1999 (600 Fr.) en vermeld op het stortingsformulier "bijdrage 98 en 99".

Opgepast: dit tijdschrift is het allerlaatste indien u zich niet in regel stelt.

Indien u geen lid wilt blijven van de "Vieilles Tiges" gelieve de secretaris-generaal op de hoogte te stellen? Dank U.

Pour ceux qui sont
attachés
à la Famille
aéronautique.
Pour ceux qui
souhaitent la découvrir et
... s'y joindre:

**LES
VIEILLES TIGES
DE BELGIQUE**

Voor hen die zich
gebonden voelen aan de
Famille van de
luchtvaart.
Voor hen die haar
willen kennen en
... toetreden:

**DE
"VIEILLES TIGES"
VAN BELGIË**