

SOCIETE ROYALE  
Association sans but lucratif  
**PIONNIERS ET ANCIENS**  
**DE L'AVIATION**  
Sous le Haut Patronage de S.M. le Roi Albert II  
\*

**LES VIEILLES TIGES**  
**DE L'AVIATION BELGE**  
\*

**BULLETIN TRIMESTRIEL**  
\*

N° 4/2001  
Octobre-Novembre-Décembre 2001  
\*

22<sup>ème</sup> année

KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ  
Vereniging zonder winstgevend doel  
**PIONIERS EN ANCIENS**  
**VAN DE LUCHTVAART**  
Onder de Hoge Bescherming van Z.M. Koning Albert II  
\*

**DE 'VIEILLES TIGES'**  
**VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART**  
\*

**DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT**  
\*

Nr 4/2001  
Octobre-Novembre-Décembre 2001  
\*

22<sup>ste</sup> jaar



*Roger Malengreau*

Siège social  
**LA MAISON DES AILES**  
rue Montoyer 1 Boîte 13  
1000 Bruxelles  
\*

Compte bancaire: 210-0619966-91



Maatschappelijke zetel  
**HET HUIS DER VLEUGELS**  
Montoyerstraat 1 Bus 13  
1000 Brussel  
\*

Bank rekening: 210-0619966-91

**Rédacteur en chef – Hoofdredacteur**

Robert FEUILLEN

**Collaborateur – Medewerker**

Alphonse DUMOULIN

Jean-Pierre SONCK

\*

**Traducteurs – Vertalers**

Gill GEBHARD-VAN DEN BROECK

Leon BERGMANS

Piet CLAES

Alex PEELAERS

Wilfried TERSAGO

**SOMMAIRE DU BULLETIN 4/2001**

- Biographie de Roger Malengrau
- Le mot du président
- Nouvelles de l'association
- Le mot du trésorier
- Léopold Heimes, seul survivant belge de la Bataille d'Angleterre
- Pourquoi la fête du Roi le 15 novembre?
- L'aviation coloniale belge
- L'histoire de chute du Concorde AF-4590
- André Turcat parle de la panne au décollage en Concorde
- La mort d'un passeur

**INHOUD VAN HET TIJDSCHRIFT 4/2001**

- Biografie van Roger Malengrau
- Het woord van de voorzitter
- Nieuws van de vereniging
- Het woord van de schatbewaarder
- Leopold Heimes, enige Belgische overlevende van de Slag om Engeland
- Waarom Koningsdag op 15 november?
- De Belgische koloniale luchtvaart
- Het verhaal van de crash van de Concorde
- André Turcat over de panne bij het opstijgen in Concorde
- La mort d'un passeur

**VOLGEND TIJDSCHRIFT  
PROCHAIN BULLETIN**

**15.02.2002**

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

*de  
"Vieilles Tigès"  
van de Belgische  
Luchtvaart*



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

*Les  
Vieilles Tigès  
De l'Aviation belge*

# Le major aviateur Roger Malengrau

Roger Malengrau est né le 1<sup>er</sup> août 1914 à Bruxelles (Saint-Gilles). Après ses humanités au collège St Michel, il entre à l'Ecole militaire comme élève de la 80<sup>e</sup> promotion Infanterie et Cavalerie.

Le 25 novembre 1936 il est admis élève-pilote de la 77<sup>e</sup> promotion. Le 26 décembre de la même année, il est nommé sous-lieutenant et rejoint le 11<sup>e</sup> Régiment de Ligne. Le sous-lieutenant Malengrau rejoint en juin 1937 l'Ecole de pilotage et obtient son brevet d'observateur. Ensuite, il commence sa formation de pilote. Le 14 mars 1939 ce jeune et talentueux pilote obtient son brevet militaire et est désigné pour le 2<sup>e</sup> Régiment d'Aéronautique.

Le 1<sup>er</sup> décembre 1939 il passe à sa demande, en conservant son grade et son ancienneté, à l'Aéronautique militaire.

Le 15 mai 1940 le lieutenant Malengrau passe en France avec son unité. En juin 1940, il quitte la France via Port-Vendres et rejoint l'Angleterre à bord du S.S. Apata. Il rejoint les Forces belges en Grande Bretagne à Tenby. Lorsque Goering déclenche la première phase de la Bataille d'Angleterre, il fait partie des 29 Belges intégrés dans les unités combattantes de la RAF et plus précisément au 87 Squadron du Flighter Command. Le 11 février 1941, un flight belge est créé au sein du Squadron 609. Le lieutenant Malengrau rejoint cette escadrille basée à Biggin Hill au sud de Londres. Le 6 juillet 1941, il est touché et doit se poser en planant dans un champ anglais. Au cours de cette année, il accède au grade de Flying Officer et l'année suivante, il est nommé Flight Lieutenant.

En novembre 1942, il prend le commandement de la 349 escadrille basée à Ikeja au Nigeria. Sous ses ordres, cette escadrille effectue ses premières missions de surveillance des côtes occidentales africaines.

Le 7 juin 1943, le Flight Lieutenant Malengrau rejoint le 272 Squadron, ensuite le N° 1 RAF Depot. De mai 1944 à janvier 1946, il occupe différentes fonctions à l'Inspectorat général de la RAF, à l'Inspectorat de la section belge de la RAF et au Ministère des Affaires étrangères (Belgian Liaison Mission à Berlin). Le 31 janvier 1946 il est détaché au Ministère de l'Air à Londres.

En août 1946, en congé sans solde pour un an, il est mis à la disposition du Ministère des Affaires étrangères. Ensuite, il est admis comme major aviateur dans le cadre de réserve. Le 1<sup>er</sup> octobre 1966 ayant atteint la limite d'âge, il quitte le cadre de réserve et conserve son grade à titre honorifique.

Le major aviateur Roger Malengrau fera carrière au Ministère des Affaires étrangères, Service diplomatique comme ambassadeur notamment en Chine, en Malaisie, au Chili, au Portugal, au Nigeria, en France ainsi qu'au Congo. Il est décédé le 24 mai 1996.

# Majoor vlieger Roger Malengrau

Roger Malengrau werd geboren in Brussel (Sint-Gillis) op 1ste augustus 1914. Na zijn humaniora in het college St Michel vat hij de studies aan de KMS als leerling van 80e promotie Infanterie en cavalerie.

Op 25 november 1936 wordt hij toegelaten tot de 77<sup>e</sup> promotie van het varend personeel. Op 26 december wordt hij tot onderluitenant benoemd en vervoegt het 11<sup>de</sup> Linie Regiment. Onderluitenant Malengrau vervoegt in juni 1937 de Vliegschool en behaalt zijn brevet Luchtwaarnemer. Vervolgens begint hij zijn opleiding als piloot. Op 14 maart 1939 verwerft deze jonge en talentvolle piloot het militaire brevet en wordt geaffecteerd bij het 2<sup>de</sup> Luchtaart Regiment.

Op eigen aanvraag gaat hij op 1<sup>ste</sup> december 1939 over naar de Militaire Luchtaart met behoud van zijn graad en ancienneté.

Op 15 mei 1940 gaat luitenant Malengrau met zijn eenheid naar Frankrijk. In juni 1940 verlaat hij reeds Frankrijk via Port-Vendres en gaat naar Engeland aan boord van de S.S. Apata. Hij gaat in dienst bij de Belgische Strijdkrachten in Groot-Brittannië te Tenby. Wanneer Goering de eerste fase van de Slag om Engeland aankondigt, is hij één der 29 Belgen die in dienst zijn bij de gevechtseenheden van de RAF, meer bepaald bij het 87 Squadron of Fighter Command. Op 11 februari 1941 wordt een Belgische Flight gesticht bij het Squadron 609. Luitenant Malengrau doet mutatie naar dit smaldeel gelegen te Biggin Hill ten zuiden van Londen. Op 6 juli 1941 wordt hij getroffen en moet een noodlanding in Engeland maken. Tijdens dit jaar wordt hij benoemd tot Flying Officer en later tot Flight Lieutenant.

In november 1942 wordt hij aangeduid als bevelhebber van het 349 Squadron te Ikeja in Nigeria. Onder zijn bevel voert dit smaldeel haar eerste bewakingszendingen van de Oost-Afrikaanse kusten uit. Op 7 juni 1943 gaat Flight Lieutenant Malengrau over naar het 272 Squadron en vervolgens naar het 1<sup>ste</sup> RAF Depot. Van mei 1944 tot januari 1946 bekledt hij verschillende functies bij het Generaal inspectoraat van de RAF, het Inspectoraat van de Belgian Section of RAF alsook bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken (Belgian Liaison Mission te Berlijn). Op 31 januari 1946 wordt hij afgedeeld bij het Air Ministry in London. In augustus 1946, met verlof zonder wedde voor een jaar, wordt hij ter beschikking geplaatst van het Ministerie van Buitenlandse Zaken. Daarna gaat hij als majoor vlieger over naar het vliegreservekader. Bij het bereiken van zijn leeftijdsgrens op 1<sup>ste</sup> oktober 1966, verlaat hij het reservekader met behoud van zijn graad en eretitel. Majoor vlieger Malengrau heeft carrière gemaakt bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken, diplomatieke dienst als ambassadeur in China, Malaisie, Chili, Portugal, Nigeria, Frankrijk en in Kongo.

Hij overleed op 24 mei 1996.

## Het woordje van de voorzitter Le mot du président



Op 5 oktober is Z.K.H., Prins Filip van België, overgegaan tot de inhuldiging aan de Jean Offenberg Square, Dikke Lindelaan te Laken, van het monument opgericht als hulde aan de Belgische vliegeniers die deelnamen aan de Slag om Engeland. Dit gedenksteen is een initiatief van luitenant generaal vlieger baron Mike Donnet, DFC.

Enkele cijfers en uitleg zijn misschien nuttig voor onze jongere leden en lezers.

29 Belgen maakten deel uit van de Squadrons van Fighter Command en van Coastal Command. 7 onder hen sneuvelden in de strijd.

De Belgische overwinningen waren 21 vernietigde vliegtuigen, 6 waarschijnlijk vernietigde en 6 beschadigde vliegtuigen. In totaal namen 2945 piloten en bemanningsleden deel aan de "Battle of Britain" en sneuvelden hiervan er 507. Dit gedurende de officiële periode van de Battle of Britain tussen 10 juli en 31 oktober 1940.

Sommige historieschrijvers en auteurs halen andere data aan en relativieren het belang van deze slag. Deze strijd was nochtans een belangrijke keerpunt in de oorlog 1939-1945, de eerste zware nederlaag van de Luftwaffe en Hitler's oorlogsmachine en die hoogst waarschijnlijk een invasie van Engeland verhinderde. Wij kunnen alleen maar speculeren op het verder verloop van de oorlog indien de Battle of Britain een nederlaag voor de geallieerden zou geweest zijn. Het merkwaardigste van deze slag is de overwinning door zo weinigen "to so few" die een numerische en sterkere Luftwaffe kon verslaan in een bijna wanhopig gevecht door moed en zelfopoffering. Laten wij de wereldberoemde uitspraak van W. Churchill nogmaals herhalen:

**"Never in the field of human conflict was so much owed by so many to so few"**



### Fighter Command

M. Buchin, R. de Cannart d'Hamale, B. de Hemptinne, R. de Hemricourt de Grunne, F. de Spirlet, G. Doutrepont, A. Jottard, D. Le Roy du Viver, R. Malengrau, J. Offenberg, V. Ortmans, J. Philippart, E. Seghers, A. van den Hove d'Ertensryck et W. Van Lierde

### Tués au combat pendant la Bataille d'Angleterre Gedurende de Slag om Engeland gesneuveld

M. Buchin, R. de Cannart d'Hamale, G. Doutrepont, A. Jottard, J. Kirkpatrick J. Philippart et A. van den Hove d'Ertensryck

\*\*\*

Vele boeken behandelen de Battle of Britain, zowel Engelse, Franse als Duitse. Een van de beste en meest volledige is: "The Narrow Margin" van Derek Wood en Derek Dempster. Uitgever: Arrow Books Ltd, London

Le 5 octobre, S.A.R. le Prince Philippe, procéda à l'inauguration Square Jean Offenberg, avenue du Gros Tilleul à Laeken, du monument élevé en hommage aux aviateurs belges qui participèrent à la Bataille d'Angleterre. Ce monument est une initiative du lieutenant général aviateur baron Mike Donnet, DFC.

Rappelons à nos jeunes membres et lecteurs quelques chiffres et explications intéressants sur cette bataille.

29 Belges firent partie des Squadrons du Fighter Command et du Coastal Command; 7 d'entre eux furent tués au combat.

Le tableau des pertes belges est: 21 avions détruits, 6 probablement détruits et 6 avions endommagés.

Au total, 2945 pilotes et membres d'équipage participèrent à la "Battle of Britain". 507 y perdirent la vie entre le 10 juillet et le 31 octobre, dates considérées comme la période officielle de cette bataille.

Quelques historiens et auteurs contestent ces dates et minimisent son importance. Or, c'est un tournant capital et incontestable de la guerre 1939-1945; c'est la première grande défaite que la Luftwaffe et de la machine de guerre hitlérienne subirent et elle sauva très probablement l'Angleterre d'une invasion. Quelle aurait été l'issue de la guerre pour les Alliés si la Bataille d'Angleterre n'avait pas été gagnée ? Ce qui est remarquable dans ce fait d'Arme, c'est l'engagement d'une poignée d'hommes "to so few" animés d'un courage sans borne et luttant désespérément contre une Luftwaffe numériquement plus forte.

Rappelons encore une fois les paroles célèbres prononcées par W. Churchill:

### Coastal Command

#### Piloten-Pilotes

L. Dejace, G. Demoulin, G. Dieu, H. Gonay, J. Kirkpatrick, H. Lascot, O. Lejeune, L. Prévot, Ch. Roman et A. Van Wayenbergh

#### Navigators/Navigateurs – Waarnemers-Observateurs

L. Javaux et A. Michiels

#### Boordschutters-Mitrailleurs

L. Heimes et F. Venoesen

#### Tués au combat – 40/45 - Gesneuveld in het gevecht

B. de Hemptinne, R. de Hemricourt de Grunne, F. de Spirlet,

J. Offenberg, E. Seghers, L. Dejace, H. Gonay et

A. Van Wayenbergh

\*\*\*

Beaucoup de livres en anglais, en français et même en allemand, traitent de la Bataille d'Angleterre. Un des meilleurs et plus complets est: "The narrow Margin" de Derek Wood et Derek Dempster/ Editeur: Arrow Books Ltd, Londres

# NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

## *Bienvenue aux nouveaux membres*

### **Admissions – Toelatingen 22.08.2001**

DEFER Guy-Luc  
In de Poort 26 Boîte 23  
1970 WEZEMBEEK-OPPEM  
Breveté pilote par l'Administration de l'Aéronautique le 15.06.1967 (EAC-11<sup>ème</sup> Promotion)  
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"  
Parrains: Jean KAMERS et Francis ESCH

HEYNEN Jacques  
Rue des Aviateurs 17  
1450 CHASTRE  
Breveté navigateur par l'Administration de l'Aéronautique en 1963 et pilote le 11.05.1979 (11<sup>ème</sup> Promotion EAC)  
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"  
Parrains: Jean KAMERS et Francis ESCH

LAMBERTMONT Leo  
Villapark 25  
3300 TIENEN  
Gebrevetteerd vliegtuigpiloot door USAF op 25.10.1952 (52G)  
Toegelaten "Vieille Tige"  
Peters: Paul JOUREZ en Hugo CLOECKAERT

LEROY THIERRY  
Beukenlaan 50  
2470 RETIE  
Gebrevetteerd vliegtuigpiloot door Bestuur van de Luchtvaart in 1978  
Toegelaten in categorie "Actief"  
Peters: Louis LEROY en Jean KAMERS

### **Admission du 14.11.2001**

DEBATISSE Robert  
Vliegernierlaan 1  
1820 STEENOKKERZEEL  
Breveté radio de bord par Force Aérienne le 1.10.1952  
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"  
Parrains: Robert FEUILLEN et Charles PEYRASSOL

## *Ceux qui nous ont quittés Diegenen die ons verlaten hebben*

Nicolas LEMPEREUR, le 4 août, 93 ans  
Joseph COLIGNON, le 6 octobre, 89 ans

# NIEUWS VAN DE VERENIGING

## *Welkom aan de nieuwe leden*

### **Admission du 22.08.2001 (suite)**

DEBOUVRY Jacques  
Drève des Equipages 49  
1170 BRUXELLES  
Admis membre sympathisant  
Parrains: Georges de CONINCK et Robert FEUILLEN (*Jacques DEBOUVRY a accepté d'épauler bénévolement notre trésorier pour la mise sur informatique de la comptabilité de l'association. Grand merci!*)

### **Admissions – Toelatingen 10.10.2001**

HEUREUX Jacques  
rue Emile Steeno 27/17  
1160 BRUXELLES  
Breveté navigateur par l'Administration de l'Aéronautique le 29.05.1956  
Admis "Vieille Tige"  
Parrains: Jean KAMERS et Norbert NIELS

LEVANTI Pierre  
rue Jean Lamoureux 22  
4040 HERSTAL  
Breveté pilote d'avion par l'Administration de l'Aéronautique le 5.06.1980  
Admis dans la catégorie "Actif"  
Parrains: Hubert MOJET et Michel GALAND

RENWART Jean-Marie  
Rue Joseph Vandenzavel 13  
4340 AWANS  
Breveté pilote par la Force Aérienne le 27.11.1970 (69A)  
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"  
Parrains: Paul JOUREZ et Jean GUILLOT-PINGUE

### **Toelatingen 14.11.2001**

VERBEECK Roger  
Steenakker 21  
2550 KONTICH  
Gebrevetteerd piloot door USAF op 25.10.1952  
Toegelaten in categorie "Vieille Tige"  
Peters: Paul JOUREZ en Robert FEUILLEN

COULÉE Robert  
Avenue Molière 23/8  
1300 WAVRE  
Breveté pilote par la Force Aérienne le 4.4.1953 (125<sup>e</sup> Promotion)  
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"  
Parrains: Jean KAMERS et Norbert NIELS

## Réunion annuelle du mois d'août

Comme chaque année, la réunion annuelle du mois d'août a connu un beau succès. Grâce à la terrasse du Club House de Keiheuvel idéalement située près de la piste, les 67 participants étaient aux avant-postes pour suivre les décollages nombreux et spectaculaires des planeurs tirés par câble et remorqués par avion. Fort heureusement, les parasols de cette terrasse ont dispensé une ombre bienfaisante car c'était la canicule. A l'année prochaine à Nieuport !

## Jaarlijkse samenkomst in de maand augustus

Zoals elk jaar kende deze jaarlijkse ontmoeting een groot succes. Dankzij het terras van de Clubhuis van Keiheuvel, uitstekend gesitueerd naast de landingsbaan, bevonden de 67 deelnemers zich in "voortgeschoven stelling" om het talrijke en spectaculaire opstijgen van de zweefstoestellen bijmiddel van de lier of getrokken door een vliegtuig, te volgen. Erg gelukkig zorgden de zonneschermen op het terras voor een waldoende schaduw daar het snikheet was. Tot het volgend jaar in Nieuwpoort

## Nous avons lu pour vous ...

dans le numéro 2/2001 du bulletin des  
"Alte Adler"

(Traduit de l'allemand par Alex Peelars)

*Le Prof. Dr Juri von Baumgarten fut invité pour nous représenter à l'hôtel Hilton à Bruxelles chez les "Vieilles Tiges de Belgique" et écrit ce qui suit dans ce numéro:*

"Au banquet, il y avait plus de cent membres réunis (les Vieilles Tiges belges comptent plus de 400 membres!) dans une atmosphère de fête. Leur président, le colonel Léon Branders, ouvrit le banquet avec un "Vive le Roi", toast auquel mon épouse et moi-même participèrent.

A notre table d'honneur il y avait, en plus du président et de son épouse, un général retraité, ancien chef de la Force Aérienne belge et également ancien pilote de Spitfire durant la guerre. Pour nous mettre à l'aise, il nous assura qu'il n'avait aucun problème avec les anciens pilotes de chasse allemands. C'est vraiment merveilleux de constater que l'aviation tisse des liens par delà les frontières. Nous avions aussi le plaisir de partager la table avec l'ancien président des Vétérans suisses du Vol à moteur, le Dr Med Dominique Weibel, bien connu chez les Alte Adler.

Une attention particulière nous fut réservée le lendemain par M. Jean Fain qui, portant allègrement ses 84 ans! (Jean a en réalité 75 ans - confusion avec Hubert Mojet qui faisait partie du groupe), vint nous chercher à l'hôtel pour nous conduire au Musée de l'Aviation, nous le faire visiter et nous ramener à l'hôtel. Ce musée expose plusieurs avions de grande et petite taille de toutes les périodes ainsi qu'une collection importante de moteurs d'avion.

Nous quittâmes la Belgique avec le sentiment d'avoir partagé une réelle camaraderie aéronautique.

## Wij hebben voor u gelezen ...

in het tijdschrift Nr 2/2001 van  
"Alte Adler"

(Vertaald van het Duits door Alex Peelars)

*Prof. Dr. Juri von Baumgarten was uitgenodigd om ons te vertegenwoordigen in het Hilton hotel in Brussel bij de "Vieilles Tiges" van België en schrijft daarover het volgende:*

"Voor het banket waren meerdere honderden leden verzameld (de Belgische Vieilles Tiges tellen meer dan 400 leden!) in een feestelijke ronde. Hun voorzitter, Kolonel Leon Branders, opende de zitting met een "Leve de Koning!" waar ook mijn vrouw en ikzelf mee instemden.

Aan onze eretafel zaten, behalve de voorzitter en zijn vrouw, ook een gepensioneerd generaal en chef van de Belgische Luchtmacht evenals een vroegere Spitfire-vlieger uit de oorlog. Tot onze geruststelling verzekerde hij ons dat hij geen problemen had met voormalige Duitse jachtvliegers. Het is toch mooi hoezeer de vliegerij over de grenzen heen een band kan smeden. Tot onze vreugde zaten wij ook veteranen met de bij onze Alte Adler welbekende voormalige voorzitter van de Zwitserse veteranen van motorvliegtuigen, Dr. Med. Dominique Weibel.

Een bijzondere gelegenheid werd ons de volgende dag geboden door Dhr Jean Fain, die zich met zijn 84 jaar! (in feite 75 jaar- verwisseling met Hubert Mojet die deel namen aan de groep) niet liet kennen, en ons aan het hotel afhaalde, naar het Belgisch Luchtvaartmuseum bracht, er een rondleiding gaf en ons terugbracht naar het hotel. In het Belgisch museum zijn talrijke grote en kleine vliegtuigen uit alle periodes ten toen gesteld en bovendien bezit het een uitgebreide verzameling vliegtuigmotoren.

Wij verlieten België met het gevoel een echte internationale vliegerkameraadschap beleefd te hebben.



## Déjeuner- Causerie

Au déjeuner mensuel du mercredi 12 décembre, une causerie sera donnée par le lieutenant général aviateur Michel MANDL, Aide de camp du Roi, chef d'état-major de la Force Aérienne, sur le thème:

*"La place de la Force Aérienne au sein des Forces armées après la restructuration qui interviendra à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2000"*

Nous espérons que cette très intéressante causerie fera l'objet d'une participation nombreuse.

Ce sera aussi l'occasion de remercier le général qui a demandé sa mise en disponibilité à compter du 1<sup>er</sup> janvier, pour le travail accompli au sein de la Force Aérienne.

Réunion au bar de la Maison des Ailes, rue Montoyer 1 à Bruxelles dès 12.00 heures. Déjeuner à 13.00 heures. Prix 750 F (3 plats, vin compris)

### Attention – Inscription obligatoire

Nous demandons l'inscription obligatoire pour ce déjeuner, même pour ceux qui participent régulièrement à cette réunion mensuelle, pour le lundi 10 décembre à 12.00 heures au plus tard. Merci.

(Téléphone & Fax secrétariat: 013.312.870)

\*\*\*



## Lunch-Spreekbeurt

Ter gelegenheid van de maandelijks lunch van 12 december, zal luitenant generaal vlieger Michel MANDL, Vleugeladjudant van de Koning en stafchef van de Luchtmacht, een spreekbeurt gehouden worden met als thema:

*"De plaats van de Luchtmacht in de schoot van de Krijgsmachten na de herstructureren die doorgaat vanaf 1 januari 2002"*

We hopen dat deze zeer interessante spreekbeurt aanleiding mag geven tot een talrijke opkomst.

Dit zal ook een ideale gelegenheid zijn om de generaal, die zijn disponibiliteitsstelling vanaf 1 januari heeft gevraagd, te bedanken voor zijn inspanningen aan het hoofd van de Luchtmacht.

Verzameling in de bar van het Huis der Vleugels, Montoyerstraat 1 te Brussel vanaf 12.00 uur. Lunch om 13.00 uur. Prijs: 750 F (3 gangenmenu, wijn inbegrepen)

### Opgelet – Verplichte inschrijving

We vragen verplichte inschrijving voor deze lunch *ook voor deze die regelmatig deelnemen aan de maandelijkse vergadering, ten laatste op maandag 10 december om 12.00 uur*. Dank u.

(Telefoon & Fax secretariaat: 013.312.870)

\*\*\*

## Représentations aux cérémonies

### 26 août: Jalthay en Tigelot:

Cérémonie d'hommage aux aviateurs belges et alliés tombés dans les Hautes Fagnes durant la dernière guerre.

### 16 septembre: St Denijs-Westrem:

Cérémonie d'hommage aux aviateurs polonais du 131<sup>e</sup> Wing de la RAF, tombés à Gand en 1944/1945 (la 349<sup>e</sup> Escadrille dépendait de ce Wing polonais)

### 7 octobre: Bruxelles Cinquantenaire

Journée de la Force Aérienne

### 1 novembre: Cimetière de Bruxelles

Pelouse d'honneur de la Force Aérienne.

Hommage aux aviateurs militaires belges tombés pendant la guerre 1940-1945

### 4 novembre: Basilique de Koekelberg

Messe à la mémoire des défunt de l'aviation.

## Vertegenwoordiging op plechtigheden

### 26 augustus – Jalthay en Tigelot

Eerbetoon aan de Belgische en geallieerde vliegers, gevallen in de Hoge Venen gedurende de laatste oorlog.

### 16 september: St Denijs-Westrem

Eerbetoon aan de Poolse piloten van de 131<sup>ste</sup> Wing van de RAF, gevallen te Gent in 1944/1945 (Het 349<sup>ste</sup> Smaldeel behoorde tot deze Poolse Wing).

### 7 oktober: Jubelpark in Brussel

Dag van de Luchtmacht

### 1 november: Kerkhof van Brussel

Ereperk van de Luchtmacht

Huldigung aan de Belgische militaire vliegeniers gevallen gedurende de oorlog 1940-1945

### 4 novembre: Basiliek van Koekelberg

Mis ter herdenking van de overledenen van het vliegwezen

# Le mot du Trésorier

Paul JOUREZ ayant remis sa démission de trésorier de notre association, je remercie le conseil d'administration de la confiance qu'il me témoigne en m'attribuant cette fonction.

J'ai de ce fait décidé de mettre notre comptabilité aux impératifs des actuels, c'est-à-dire non seulement la transition du franc belge en Euro, mais aussi avec un plan comptable adapté pour notre asbl basé sur le Plan comptable minimum normalisé pour toute autre entreprise. Enfin un "plus", la mise sur ordinateur avec la collaboration de notre membre sympathisant Jacques DEBOUVRY, qui dispose du matériel informatique et met dans ce domaine ses connaissances et son temps bénévolement à notre disposition.

Par ailleurs, nous avons ramené nos différents comptes financiers dans un seul compte bancaire le:

210-0619966-91  
VTB asbl  
Rue Montoyer 1/13  
1000 Bruxelles

(Les anciens comptes étant supprimés)

L'aviation actuelle n'étant plus celle de nos pionniers, il en est de même en comptabilité; et il faut s'adapter! Vous aurez donc à partir de la prochaine assemblée générale l'exposé d'un bilan avec compte de résultats, donnant avec fidélité la situation et l'emploi de nos finances sur l'exercice bien délimité.

L'année 2002 avec ses Euros (€) étant proche, ma tâche de trésorier m'oblige également de vous parler des *droits de cotisations 2002*.

Combien? Ce sera le montant qui a été approuvé lors de l'assemblée générale du 24 mars 2001, à laquelle bon nombre d'entre vous ont assisté.

## a. Cotisation "Vieilles Tiges" uniquement

Membre résidant en Belgique:	18 €
Veuve résidant en Belgique:	9 €
Membre résidant à l'étranger:	20 €
Veuve résidant à l'étranger:	11 €

Nos relations amicales avec la Maison des Ailes ont créé entre nous une véritable collaboration. Cela nous amène à vous proposer de régler en même temps sur le même virement, la cotisation à la Maison des Ailes (M.A.) - 15€ - avec la notre. Ceci n'est pas une obligation, mais une invitation.

## b. Cotisation combinée "VTB - M.A."

Membre résidant en Belgique:	33 €
Veuve résidant en Belgique:	24 €
Membre résidant à l'étranger:	35 €
Veuve résidant à l'étranger:	26 €

## Comment effectuer votre cotisation?

- Utilisez UNIQUEMENT le formulaire de virement joint à ce bulletin (couleur orange - Euro)

# Het woordje van de penningmeester

Ik dank de beheerraad voor het vertrouwen om mij functie van penningmeester toe te wijzen na het ontslag van Paul JOUREZ.

Ik heb besloten om onze boekhouding aan de noden van deze tijd aan te passen, dit wil zeggen niet alleen de overgang van de BEF naar de Euro, maar ook met een rekeningenset aangepast aan onze vzw en gebaseerd op de Minimumindeling van het Algemeen Rekeningenstel, zoals voor elke andere onderneming. En tenslotte een pluspunt: het automatisch beheer via computer met de medewerking van ons sympathiserend lid Jacques DEBOUVRY, die zijn uitrusting en kennis in zijn vrije tijd gratis ter beschikking stelt van onze vereniging.

Bovendien hebben wij onze verschillende rekeningen op één nieuw rekeningnummer bijeengesteld:

210-0619966-91  
VTB vzw  
Montoyerstraat 1/13  
1000 Brussel

(De oude rekeningen werden geschrapt)

De luchtvaart van vandaag is niet meer zoals in de tijd van de pioniers: hetzelfde geldt voor de boekhouding en men moet zich aanpassen!

Vanaf de volgende algemene vergadering zult u dus over een balans met resultatenrekening kunnen beschikken die getrouw de toestand en het gebruik van onze financiële middelen tijdens het jaar weergeeft.

Het jaar 2002 met zijn Euros (€) nadert met rasse scheden en als penningmeester is het mijn taak u te wijzen op *lidgeld 2002*.

Hoeveel? Dit is het bedrag dat tijdens de algemene vergadering op 24 maart 2001 werd goedgekeurd en waarop u talrijk aanwezig was.

## a. Lidgeld uitsluitend "Vieilles Tiges"

Lid wonend in België:	18 €
Weduwe wonend in België:	9 €
Lid wonend in het buitenland:	20 €
Weduwe wonend in het buitenland:	11 €

Onze vriendschappelijke relaties met het Huis der Vliegels geven aanleiding tot een hechte samenwerking. Daarom stellen we u voor om tegelijk met uw lidgeld VTB ook het lidgeld voor het Huis der Vliegels (MA) te betalen. Dit is geen verplichting, maar een uitnodiging.

## b. Overschrijving "VTB + MA"

Lid wonend in België:	33 €
Weduwe wonend in België:	24 €
Lid wonend in het buitenland:	35 €
Weduwe wonend in het buitenland:	26 €

## Hoe uw betaling uitvoeren?

- Gebruik UITSLUITEND het oranje overschrijvingsformulier bij dit tijdschrift (Euro).

- Si le virement est effectué par une tierce personne ou une société, mentionnez CLAIREMENT le nom du membre bénéficiaire.

**Un dernier conseil:**

Même si votre compte est encore en francs belges, ne remettez pas au lendemain ce que vous pouvez faire le jour même. Le formulaire de virement ci-joint (de couleur orange) est destiné à mettre des Euros (€) à notre disposition. Vous y mentionnez donc le montant en Euros et votre organisme financier le convertira automatiquement sur votre compte en francs belges (sans autres frais pour vous).

Merci d'avance à tous de suivre nos conseils.

- Indien de overschrijving door een derde of een firma gebeurt, gelieve dan DUIDELIJK de naam van het lid mee te delen.

**Een goede raad:**

Zelfs indien uw rekening nog in BEF wordt uitgedrukt, stel niet uit tot morgen wat u vandaag nog kunt doen. De bijgevoegde oranje overschrijvingsformulier is bestemd om ons in euro uit te betalen. U vermeldt het bedrag in Euro (€) en uw bankinstelling zal automatisch (en zonder bijkomende kosten) het bedrag van uw rekening in BEF omzetten.

Dank bij voorbaat om onze raad te volgen.



## *Cartes de voeux*

Avec le nouvel-an, vos amis seront toujours heureux de recevoir vos souhaits.

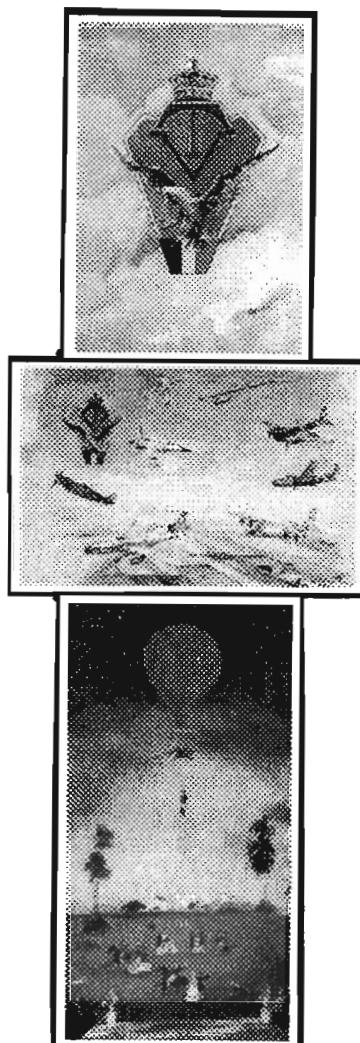
Comme nous avons encore un petit stock, nous avons décidé de vous donner l'occasion de les acquérir à un prix dérisoire de 10 F la carte avec enveloppe et intercalaire. C'est une aubaine compte tenu de la facture exceptionnelle: qualité du papier et reproduction des peintures. Toutes nos cartes sont de format et de poids standard pour la poste.

A moins de nous les acheter lors d'une prochaine rencontre à la Maison des Ailes (12 décembre), vous pouvez les commander par pochette de 10 cartes au prix de 100 F (+ 80 F de frais d'expédition) soit 180 F, avant le 25 décembre 2001.

Adresser votre commande au moyen du formulaire en dernière couverture, accompagné d'un chèque ou d'un virement en francs belges libellé au nom de V.T.B. adressé à:

Georges de Coninck  
Avenue Molière 501/14  
1050 Bruxelles  
Tél: 02.344.46.38

Notre offre reste valable jusqu'à épuisement de stock.



Uw vrienden zullen zeker gelukkig zijn als ze uw nieuwjaarswensen mogen ontvangen.

Aangezien we nog over een kleine voorraad oude kaarten beschikken, hebben we besloten ze u aan te bieden voor de belachelijke prijs van 10 BEF per kaart met omslag en inleg. Dit uitzonderlijk aanbod is een echte buitenkans: zowel papier als reproducties zijn van hoge kwaliteit en alle kaarten hebben een standaard formaat en- gewicht voor de posttarieven.

Tenzij u ze tijdens één van onze bijeenkomsten in het Huis der Vleugels komt kopen, op de tweede woensdag van elke maand, kan u ze vóór 25 december per pakje van 10 kaarten bestellen aan de prijs van 100 BEF + 80 BEF verzendingskosten, dus samen 180 BEF.

Stuur uw bestelling door middel van het formulier op de achteromslag, vergezeld van een cheque of overschrijving in BEF op naam van de VTB, naar:

Georges de Coninck  
Molièrelaan 501/14  
1050 Brussel  
Tél: 02.344.46.38

Dit aanbod is geldig tot uitputting van de voorraad.

## *Wenskaarten*

**J'étais là, mais je n'ai rien fait.**  
Déclaration d'un homme discret,

# LÉOPOLD HEIMES

**seul survivant belge  
de la Bataille d'Angleterre.**

Léopold Heimes est né le 30 août 1916 à Merbes-le-Château, petite commune sur la Sambre, à 11 km en aval de Thuin, où Michel de Ligne, seigneur de Barbençon, mort en 1388, fut enterré dans l'église. Léopold entreprend des humanités gréco-latines à l'athénée de Charleroi. Il passe les vacances scolaires de 1930 à la société SEGA à l'aérodrome de Gosselies comme apprenti mécanicien, dont le patron est le commandant Jacquet.

En 1933, il est engagé à la société Fairey pour établir la liaison entre magasin, production et inspection du Service de Fabrication.

Il s'engage à l'Aéronautique Militaire en 1936 et est admis à l'Ecole de pilotage de Wevelgem comme élève-pilote rattaché à la 73<sup>ème</sup> promotion. Son moniteur est l'adjudant Cambron. Il est malheureusement radié après 4 mois d'instruction et passe mitrailleur de bord en 1937.

Au déclenchement des hostilités, le 10 mai 1940, le premier sergent mitrailleur Heimes est à Nivelles, terrain où est basée la 5<sup>ème</sup> Escadrille du III Groupe du 2<sup>ème</sup> Régiment d'Aéronautique, équipée de Fairey Fox Hispano et commandée par le capitaine Boussa. L'escadrille fait mouvement vers les terrains de secours de Vissenaken et de Aalter d'où Léopold effectue une mission de reconnaissance le 13 mai avec l'adjudant Maurice Renard comme pilote.

Le 15 mai, l'escadrille se replie en France, à St Omer d'abord puis à Dreux, Tours et enfin à Mauguio, près de Montpellier.

Il se joint le 21 juin à un groupe de pilotes et mitrailleurs aux ordres du lieutenant Philippart, désireux de subir une conversion sur bimoteur. Les pilotes sont les adjudants Lascot et Van Wayenberghe, les sergents Defosse, Demoulin, Kirkpatrick et Lejeune; ses amis mitrailleurs sont les sergents Deppe, Venoesen, Van Moffart et Michiels qui est également observateur.

**Ik was er, doch heb niets gedaan.**  
Verklaring van een discreet man,

**enige Belgische overlevende  
van de Slag om Engeland.**

Leopold Heimes werd geboren op 30 augustus 1916 te Merbes-le-Château, een kleine dorpje aan de boorden van de Samber, op 11 km van Thuin, waar Michel de Ligne, Heer van Barbençon, overleden in 1388 werd begraven in de kerk. Leopold vat zijn Latijns-Griekse humaniora aan in het atheneum van Charleroi. Hij brengt zijn schoolverlof in 1930 door bij de firma SEGA op het vliegveld van Gosselies, waarvan de baas commandant Jacquet is, als leerjongenmechanicien. In 1933 wordt hij aangeworven bij de maatschappij Fairey om de liaison te verzekeren tussen het magazijn, de productie en de inspectie van de dienst fabricage.

Hij neemt dienst in de Militaire Luchtvaart in 1936 en wordt toegelaten tot de vliegerschool te Wevelgem als leerling piloot in de 71<sup>ste</sup> promotie? Zijn instructeur is de adjudant Cambron. Jammer genoeg wordt hij na 4 maanden onderricht geschrapt en gaat over naar boordschutter in 1937. Bij het uitbreken van de vijandelijkheden op 10 mei 1940 vinden we de eerste sergeant boordschutter Heimes in Nivelles, thuisbasis van het 5<sup>de</sup> Smaldeel van de II<sup>de</sup> Groep van het 2<sup>de</sup> Luchtvaartregiment, uitgerust met de Fairey Fox Hispano onder het bevel van kapitein Boussa. Het smaldeel verhuist naar de noodterreinen van Vissenaken en van Aalter, vanwaar Leopold een verkenningsopdracht uitvoert op 13 mei met als piloot adjudant Maurice Renard.

Op 15 mei herontplooit het smaldeel zich in Frankrijk, eerst in St Omer, vervolgens in Dreux, Tours en uiteindelijk in Mauguio nabij Montpellier.

Op 21 juni vervoegt hij een groep piloten en boordschutters onder de leiding van luitenant Philippart, die de wens hadden uitgedrukt een conversie op tweemotorig toestel te maken. De piloten zijn de adjudanten Lascot en Van Wayenberghe, de serganten Defosse, Demoulin, Kirkpatrick en Lejeune; zijn vrienden boordschutters zijn de serganten Deppe, Venoesen, Van Moffart en Michiels die tevens waarnemer is.



Le groupe sous la conduite du commandant de Ryckmans de Betz, atteint Bordeaux sans encombre mais les moniteurs qui devaient les instruire ont abandonné les lieux. Entre-temps, la France a signé un armistice et les Belges qui désirent poursuivre la lutte et rejoindre l'Angleterre s'adressent à l'ambassade de Grande-Bretagne à Bordeaux qui leur délivrent des laissez-passer et les dirigent vers leur consulat à Bayonne car le port de Bordeaux a déjà été évacué. Le 23 juin à St Jean-de-Luz, ils peuvent monter à bord du M.V. Ettrick en compagnie de Polonais et de Tchèques, et atteignent le sol anglais à Plymouth le 27 juin. Ils sont dirigés sur Tenby et ensuite sur Insworth St Athan. Avant le mois d'août, 124 aviateurs et candidats sont regroupés en Angleterre. 29 seulement parmi eux sont opérationnels: 15 pilotes sont dirigés vers le Fighter Command dans les escadrilles équipées de Hurricane; les autres, des pilotes, des observateurs et des mitrailleurs, sont désignés pour le Coastal Command.

C'est ainsi que Léopold Heimes se retrouve le 25 août, au Squadron 235 comme mitrailleur sur Bristol Blenheim. Il fait équipage avec Olivier Lejeune, pilote, et A. Michiels en fonction d'observateur. Dans la même unité, il côtoiera Déjace, Dieu, Demoulin, Gonay, Javaux, Kirkpatrick, Lascot, Prévôt, Roman, Van Wayenberghe et Venoesen.

C'est ainsi, en effectuant de nombreuses missions d escorte de convois et de patrouilles dans la Manche et l'Atlantique, que Léopold Heimes participe à la fameuse Bataille d'Angleterre.

Fin octobre 1940, les Squadrons 235 et 236 détachent chacun un Flight à Aldergrove en Irlande du Nord et ceux-ci sont réunis le 21 novembre pour former le Squadron 272 où Léopold est muté dès le 20 novembre. Il poursuit les vols en Blenheim au sein de cette unité jusqu'en avril 1941 lorsqu'il est admis élève-pilote à Peterborough, en compagnie d'André Michiels et de François Venoesen. Il reçoit les ailes de pilote de la RAF en juillet 1941.

En septembre, le Warrant Officier Heimes fait mutation pour le N° 61 OTU à Heston pour une conversion sur Spitfire et rejoint à Valey, la 350<sup>e</sup> escadrille belge. En novembre 1942, il subit une conversion sur bimoteur Airspeed Oxford pour l entraînement des navigateurs et radios destinés au Coastal Command.

En avril 1944, il se retrouve à l'OTU de Killadeas en Irlande où il peut enfin réaliser son rêve, voler sur hydravion. L'appareil, le Catalina, est un peu lent mais il permet de longues missions de surveillance des côtes. Depuis la fin de la Bataille d'Angleterre, les avions du Coastal Command patrouillaient sur l'Atlantique jusqu'à la limite de leur rayon d'action, partout où les sous-marins et les avions ennemis pouvaient attaquer les transports alliés. Volant de jour comme de nuit, ils franchissaient des milliers de kilomètres à la rencontre des convois qu'ils devaient escorter et protéger.

Ryckmans de Betz vervoegt zonder moeite Bordeaux, doch de instructeurs die hen moesten onderricht geven waren verdwenen. Ondertussen had Frankrijk een wapenstilstand ondertekend, en de Belgen die het gevecht wilden verderzetten en Groot Britannië wilden bereiken meldden zich bij de Britse ambassade in Bordeaux. Deze deelde laissez-passer pasjes uit en verwees hen naar hun consulaat in Bayonne, vermits de haven van Bordeaux reeds ontruimd was. Op 23 juni kunnen ze in St Jean-de-Luz aan boord van de M.V. Ettrick in gezelschap van Polen en Tschechen, om op 27 juni op Engelse bodem te Plymouth voet aan wal te zetten. Ze worden verwezen naar Tenby en vervolgens naar Insworth St Athan. Nog voor de maand augustus zijn 124 piloten en kandidaten gehergroeperd in Engeland. Enkel 29 onder hen zijn operationeel: 15 piloten worden afgedeeld bij het Fighter Command in smaldele uitgerust met Hurricane; al de andere piloten, waarnemers en boordschutters worden aangeduid voor het Coastal Command.

En zo bevindt Leopold Heimes zich op 25 augustus in het 235 Squadron als mitrailleur op Bristol Blenheim. Hij maakt deel uit van de bemanning met piloot Olivier Lejeune en A. Michiels, waarnemer. In dezelfde eenheid is hij het gezelschap van Déjace, Dieu, Demoulin, Gonay, Javaux, Kirkpatrick, Lascot, Prévôt, Roman, Van Wayenberghe en Venoesen.

Door het uitvoeren van talrijke konvoi-escorteopdrachten en patrouilles in het Kanaal en de Atlantische Oceaan, neemt Leopold Heimes actief deel aan de beroemde Slag om Engeland.

Eind oktober 1940 delen squadrons 235 en 236 elk een flight af naar Aldergrove (Noord Ierland). Deze worden verenigd op 21 november om het Squadron 272 te vormen, waar Leopold overgeplaatst is vanaf 20 november. Hij blijft er verder vliegen op Blenheim tot april 1941, moment waarop hij toegelaten wordt als leerling piloot te Petersborough, tezamen met Michiels en François Venoesen. Hij ontvangt zijn RAF pilotenvleugels in juli 1941.

In september muteert Warrant Officier Heimes naar de OTU Nr 61 te Heston voor een conversie op Spitfire en vervoegt nadien het Belgische 350 Smaldeel. In november 1942 ondergaat hij een conversie op tweemotorig toestel Airspeed Oxford voor de training van navigators en boordradio's, aangeduid voor het Cosatal Command. In april 1944 bevindt hij zich in de OTU van Killadeas (Ierland) waar hij eindelijk zijn droom verwezenlijkt ziet, namelijk het pilooten van een watervliegtuig; het toestel, een Catalina, ietwat traag, laat echter lange waarnemingsopdrachten langs een de kusten toe. Vanaf het einde van de Slag om Engeland patrouilleerde vliegtuigen van de Coastal Command over de Atlantische Oceaan tot op de limiet van hun actieradius op de plaatsen waar vijandelijke onderzeeërs en vliegtuigen de geallieerde transporten konden aanvallen. Zowel overdag als 's nachts legden ze duizende kilometers af om konvooien te escorteren en te beschermen.

En novembre 1945, Léopold Heimes reçoit une conversion sur Dakota au TCU (Transport Conversion Unit) de Desborough et est envoyé aux Indes, à Poona, au Squadron 76.

Rappelé en Angleterre en juin 1946, il est muté à Membury au Squadron 525 du Transport Command équipé de Dakota qui se compose exclusivement de Belges. Cette unité englobée un peu plus tard dans le 369 Wing, sera l'embryon du futur 15 Wing de la Force Aérienne. Léopold Heimes passe ensuite au Squadron 238 puis au N°24 à Basingbourn pour le transport de VIP.

En 1949, toujours au sein du Squadron 10 du Transport Command, Léopold participe à l'Airlift de Berlin à l'issue duquel il est muté au N° 3 Training School pour être formé sur Link Trainer comme instructeur.

C'est en septembre 1951 seulement que Léopold Heimes quitte la RAF. C'est assez étrange qu'un Belge soit resté aussi longtemps sous l'uniforme britannique mais de nombreuses publications anglaises le mentionnent comme citoyen de Sa Gracieuse Majesté.

En novembre 1951, il entreprend une carrière professionnelle civile à The Air Survey Company, société spécialisée dans la cartographie aérienne à haute altitude en Dakota. Il couvre la chaîne de l'Himalaya qui forme la frontière entre l'Inde et le Tibet, et survol l'Etat du Bhutan et le Mont Everest.

Rentré en Europe en 1974, il effectue plusieurs traversées de l'Atlantique en Dakota pour remplir un contrat aux Antilles et en Amérique du Sud, puis est envoyé au Moyen Orient pour des vols en Dakota et en DH Dove à 150 pieds sol pour des recherches géophysiques. Il est successivement en Jordanie, au Koweït, à Dubai, Brunei, en Arabie Saoudite et en Egypte. Il accomplit le même travail en Iran et au Pakistan.

Transféré en Ouganda pour effectuer des vols à 120 pieds sol au-dessus du lac Victoria au Kenya et au Tanganyika, il vole cette fois en DH-89 Dragon Rapide. On le retrouve plus tard basé en Irlande du Nord aux commandes d'un Dakota pour la recherche de pétrole aux îles Shetland, au nord des îles Féroé et jusqu'à la longitude 20° ouest sur l'Atlantique. Tous les vols s'effectuent à 1000 pieds.

De retour en Angleterre, il est engagé par la R.A.E. (Royal Aircraft Establishment) de Farnborough pour tester en altitude de nouvelles caméras et de nouveaux films photographiques. Il est l'un des pilotes de Dakota qui participèrent au tournage du film "A bridge too far", épisode de la bataille d'Arnhem en Hollande.

De 1977 à 1979, Léopold Heimes est "Bush pilot" en DC3 au Soudan et Namibie et en 1981, de retour à Farnborough, il teste en vol de nouveaux équipements de navigation et de reconnaissance.

La même année, âgé de 65 ans, il met fin à sa carrière de pilote professionnel.

In november 1945 volgt Leopold Heimes een conversie op Dakota in de TCU 'Transport Conversion Unit' te Desborough en wordt nadien naar Poona (India) gestuurd waar hij opgenomen wordt in Squadron 76. Teruggeroepen naar Engeland in juni 1946, bevindt hij zich in Squadron 525 van het Transport Command te Membury, eenheid die exclusief uit Belgen bestaat en vliegt op Dakota. Deze eenheid wordt later opgenomen in de 369<sup>e</sup> Wing, voorloper van de 15<sup>de</sup> Wing van de Luchtmacht. Leopold Heimes mutert vervolgens naar Squadron 238, dan naar N° 24, met opdracht het vervoer van VIP's.

In 1949 neemt Leopold deel aan de Airlift van Berlijn in de schoot van het 10<sup>de</sup> Squadron van de transport Command. Nadien wordt hij overgeplaatst naar N° 3 Training School om zijn opleiding te ontvangen als instructeur Link Trainer.

Het is enkel in september 1951 dat Leopold Heimes de RAF verlaat. Vrij eigenaardig dat een Belg zolang het Brits uniform droeg, doch vele Engelse publicaties vernoemen hem als onderhorige van Hare Majesteit.

In november 1951 vangt hij een burgerloopbaan aan in "The Air Survey Company" maatschappij gespecialiseerd in luchtcartografie op grote hoogte met Dakota. Hij zet de bergketen van de Himalaya, die de grens vormt tussen India en Tibet in kaart, en overvliegt bij die gelegenheid de staat Bhutan en de berg Everest.

Terug in Europa in 1974, voert hij verscheidene overvluchten van de Atlantische Oceaan uit naar de Antillen en Zuid Amerika. Vervolgens wordt hij gestuurd naar het Midden Oosten om te vliegen op Dakota en DH Dove op een hoogte van 150 voet voor geofysische opdrachten. We vonden hem opeenvolgend terug in Jordanië, Koeweit, Dubai, Brunei, Saoudi Arabië en Egypte. Hij verzorgt hetzelfde werk in Iran en Pakistan.

Overgeplaatst naar Oeganda om vluchten te doen op 120 voet hoogte boven het Victoria en Tanganyikameer, verplaatst zijn werkplaats zich naar de cockpit van een DH-89 Dragon Rapide. Later vinden we hem terug in Noord Ierland aan de sturen van een Dakota voor opsporingsvluchten naar petroleumvelden om de Shetland eilanden, ten noorden van de Feroë eilanden en tot een lengtegraad van 20° West over de Atlantische Oceaan. Al deze vluchten grijpen plaats op een hoogte van 1000 voet.

Terug in Engeland, wordt hij aangenomen door de RAE (Royal Aircraft Establishment) van Farnborough om testen op grote hoogte uit te voeren met nieuwe camera's en films. Hij is één van de pilooten die deeltneemt aan de opnamen van de film "A bridge too far", de welgekende episode van de Slag om Arnhem in Nederland.

Van 1977 tot 1979 fungeert Leopold Heimes als "bush pilot" DC-3 in Soedan en Namibië. In 1989, terug in Farnborough test hij in vlucht nieuwe navigatie- en verkenningsapparatuur. Hetzelfde jaar, op de leeftijd van 65 jaar, zet hij een punt achter zijn loopbaan als beroepsvlieger.

Mais la passion de l'aviation ne le quitte pas pour autant. L'année passée, à l'âge de 84 ans, il effectua la traversée de la Manche en ULM mais en précisant avec grande modestie, qu'il était uniquement passager...

Aujourd'hui, il s'entraîne au vol pendulaire mais ajoute qu'il aura besoin de plusieurs heures en double commande avant d'envisager son lâchage!

Voici en quelques lignes, le résumé de la longue et fructueuse carrière aéronautique d'un homme qui s'est toujours voulu très discret. Le 10 septembre de l'année passée, il reçut à sa grande surprise, l'hommage du ministre de la Défense et des Anciens combattants au cours d'une cérémonie organisée à la Section Air et Espace du Musée de l'Armée et d'Histoire militaire au Cinquantenaire. Il était présent le 5 octobre dernier, au Square Offenberg, pour l'inauguration du monument élevé en hommage aux aviateurs belges qui participèrent à la bataille d'Angleterre

Notre association a le privilège de la compter parmi ses membres d'honneur.

Source consultée: Pas de panache en altitude – Edition 1963  
Colonel Aviateur Gustave. RENS

Doch de passie voor het vlieggebeuren luwt niet. Verleden jaar, op 84 jarige leeftijd, heeft hij nog het kanaal overgestoken in ULM. Daarna verklaarde hij met grote bescheidenheid dat hij slechts passagier was...

Heden ten dage vervolmaakt hij zich in het deltvliegen, doch verzekert aan wie het horen wil dat hij meerdere uren dubbele besturing nodig zal hebben vooraleer gelost te worden!

Ziehier, in enkele lijnen de synthese van een lange en vruchtbare vliegersloopbaan van een man, die zich steeds discreet heeft opgesteld. Op 10 september van verleden jaar mocht hij tot zijn grote verrassing de losbetuigingen van de minister van landsverdediging en de oudstrijders in ontvangst nemen, ter gelegenheid van een plechtigheid, georganiseerd in de Lucht- en Ruimtevaartsectie van het Koninklijk Legermuseum in het Jubelpark. Hij was eveneens aanwezig op 5 oktober laatsleden aan de Offenbergssquare, bij de inhuldiging van het monument ter ere van de Belgische vliegers die hebben deelgenomen aan de Slag om Engeland.

Onze vereniging heeft het voorecht hem tussen zijn ereleden te mogen tellen

Vertaling: Erekol VI Piet CLAES  
Geraadpleegde bron: Pas de panache en altitude – Uitgave 1963  
Kolonel Vlieger Gustaaf RENS

### Humor ...

At a RAF Airfield (OTU) in Great-Britain during WW II where foreign pilots were trained on Hurricane.

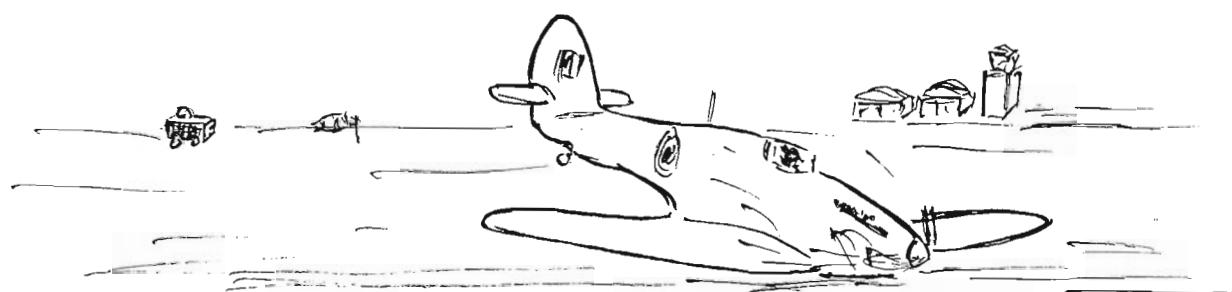
\*

*TOWER: (Hurricane on Base-leg) - Check your undercarriage!*

*HURRICANE: .....!*

*TOWER: (Hurricane on final approach - I say again, check your undercarriage!*

*HURRICANE: (performing a belly landing): I am not a bloody Czech, I am Polish!*



# Pourquoi la fête du Roi le 15 novembre?

C'est en 1866 qu'il semble avoir été décidé de fêter le Roi le 15 novembre, jour de la St Léopold. En effet, par une circulaire du 8 mars, M. Van den Peereboom, à l'époque ministre de l'Intérieur, faisait savoir que, par décision du Roi Léopold II, qui venait d'accéder au trône, la fête de Sa Majesté serait célébrée le 15 novembre à l'occasion de la St Léopold.

Le ministre Van den Peereboom ajoutait que Sa Majesté désirait également que l'on continue à solenniser le 21 juillet, anniversaire de la prestation de serment de feu le roi Léopold I; l'accession au trône du roi régnant ne serait, par contre, pas célébrée.

Après la mort de Léopold II, la "Fête du Roi" fut célébrée le 26 novembre, date à laquelle était fêtée la St Albert ; mais le décès de S.A.R. Madame la Comtesse de Flandre, mère du Roi Albert, ayant eu lieu le 26 novembre 1912, il fut décidé dès 1913, que la fête du roi serait déplacée au 15 novembre, jour de la St Léopold.

Après la Première Guerre mondiale, la date du 15 novembre étant fort rapprochée de celle du 11 du même mois, qui avait été fixée pour la commémoration de l'Armistice, la fête du roi eut lieu le 27 novembre, date à laquelle avait été reportée en Belgique, par une décision des autorités ecclésiastiques, la St Albert.

Lors de l'accession au trône en 1934 de S.M. Léopold III, la fête du roi fut de nouveau célébrée le 15 novembre et s'appela, comme précédemment, "Fête patronale de S.M. le Roi". Pendant l'absence du pays du Roi Léopold III à la fin de la dernière guerre, la fête dont il s'agit, tout en restant fixée au 15 novembre fut intitulée "Fête de la Dynastie".

S.M. le Roi Baudouin décida, à son tour, que sa fête serait célébrée le 15 novembre, mais il a été entendu, depuis 1952, que cette fête qui était en réalité la fête patronale du fondateur de la dynastie, ne s'appellera plus "patronale" mais bien "Fête du Roi", à l'exclusion de toute autre appellation.

La "Fête du Roi" a été rapidement l'occasion pour les Forces armées de manifester leur attachement et leur



# Waarom Koningsdag op 15 november ?

Blijkbaar werd in 1866 beslist om 15 november, dag van de H. Leopold, de Koning te vieren. Inderdaad, met een rondschrift van 8 maart liet de minister van Binnenlandse Zaken, M. Van den Peereboom, weten dat bij beslissing van Koning Leopold II, die net de troon bestegen had, het feest van Zijne Majestie op 15 november gevieren zou worden ter gelegenheid van de H. Leopold.

Minister Van den Peereboom voegde er aan toe dat Zijne Majestie eveneens wenste dat 21 juli verder gevieren zou worden als verjaardag van de eedaflegging van wijlen Leopold I. De troonsbestijging van de regerende vorst zou daarentegen niet gevieren worden.

Na de dood van Leopold II werd het "Feest van de Koning" op 26 november gevieren, dag van de H. Albert, maar naar aanleiding van het overlijden op 26 november 1912 van HKH Mevrouw de Gravin van Vlaanderen, moeder van Koning Albert, werd beslist dat vanaf 1913 het feest van de koning naar 15 november, dag van de H. Leopold, verplaatst zou worden.

Na de Eerste Wereldoorlog vond men dat 15 november te dicht bij 11 november lag, dag van de herdenking van de Wapenstilstand, en het feest van de koning werd op 27 november gehouden, dag van de H. Albert die door de kerkelijke overheid naar die datum verplaatst was.

Bij de troonsbestijging door Leopold III in 1934 werd het feest van de koning opnieuw op 15 november gevieren en zoals vroeger "Naamfeest van de Koning" genoemd. Tijdens de afwezigheid van de koning op het einde van de Tweede Wereldoorlog werd het feest behouden op 15 november, maar omgedoopt tot "Feest van de Dynastie".

ZM Koning Boudewijn besliste op zijn beurt dat zijn feest op 15 november gevieren zou worden, maar vanaf 1952 moest het feest, dat eigenlijk het naamfeest van de stichter van de dynastie was, niet meer "naamfeest" maar "Koningsdag" genoemd worden, met uitsluiting van enige ander benaming.

"Koningsdag" werd al snel de gelegenheid voor de Krijgsmacht om gehechtheid en eerbied te tonen aan

estime à leur commandant en chef. Les officiers, sous-officiers, caporaux et soldats ont toujours tenu à exprimer leur respect vis-à-vis du souverain par un geste particulier. Concrètement, par corps et par unité, un toast est porté en l'honneur de Sa Majesté tandis qu'un bref message lui exprime les sentiments des membres du corps.

Dans notre association, c'est à l'occasion de l'assemblée générale statutaire que ce message lui est adressé et c'est au début du banquet annuel que le toast est porté en son honneur par le président.

Le 15 novembre est devenu un jour férié pour les Forces armées.

haar opperbevelhebber. De officieren, onderofficieren, korporaals en soldaten hebben er altijd aan gehouden op een bijzondere wijze hun eerbied uit te drukken tegenover de vorst. Concreet wordt per korps en per eenheid een toast uitgebracht ter ere van Zijne Majesteit terwijl een korte boodschap de gevoelens van de leden van het korps uitdrukt.

In onze vereniging wordt de boodschap aan de koning gericht ter gelegenheid van de algemene statutaire vergadering en bij het begin van het banket wordt de toast aan de koning uitgebracht door de voorzitter.

15 november is een feestdag geworden voor de Krijgsmacht.

Vertaling: Alex PEELAERS

## La vérité sur le métier de pilote !

*Réflexions d'un petit garçon suédois de 11 ans\**

Je voudrais devenir pilote quand je serai grand parce que c'est un travail facile et amusant. C'est d'ailleurs pour cela que de plus en plus de personnes deviennent pilotes.

Les pilotes n'ont pas besoin d'aller tellement à l'école, ils doivent juste connaître les chiffres pour pouvoir lire les instruments. Je crois aussi qu'ils doivent savoir lire une carte pour retrouver leur chemin s'ils se perdent.

Les pilotes doivent être courageux si jamais une aile ou un moteur devait se détacher. Ils doivent être calmes pour savoir ce qu'ils doivent faire. Les pilotes doivent avoir de bons yeux pour pouvoir regarder à travers les nuages et ils ne doivent pas avoir peur de l'orage et des éclairs car ils en sont beaucoup plus proches que nous. Ca me plaît bien ce qu'un pilote gagne. Ils gagnent plus d'argent qu'ils ne peuvent en dépenser. C'est parce que la plupart des gens croient que piloter des avions c'est dangereux, sauf les pilotes qui eux savent que c'est facile.

Je crois que j'aime tout dans ce métier. En plus, les filles aiment bien les pilotes et toutes les hôtesses de l'air veulent se marier avec un pilote, à tel point que les pilotes doivent les jeter dehors, sinon elles dérangent.

J'espère que n'aurai jamais le mal de l'air sinon je ne pourrai pas devenir pilote et je devrai commencer à travailler ...

\* Ce texte a été communiqué par un représentant Sabena en Suède.



## De waarheid over het pilotenberoep !

*Bedenkingen van een Zweedse kleine jongen  
van 11 jaar\**

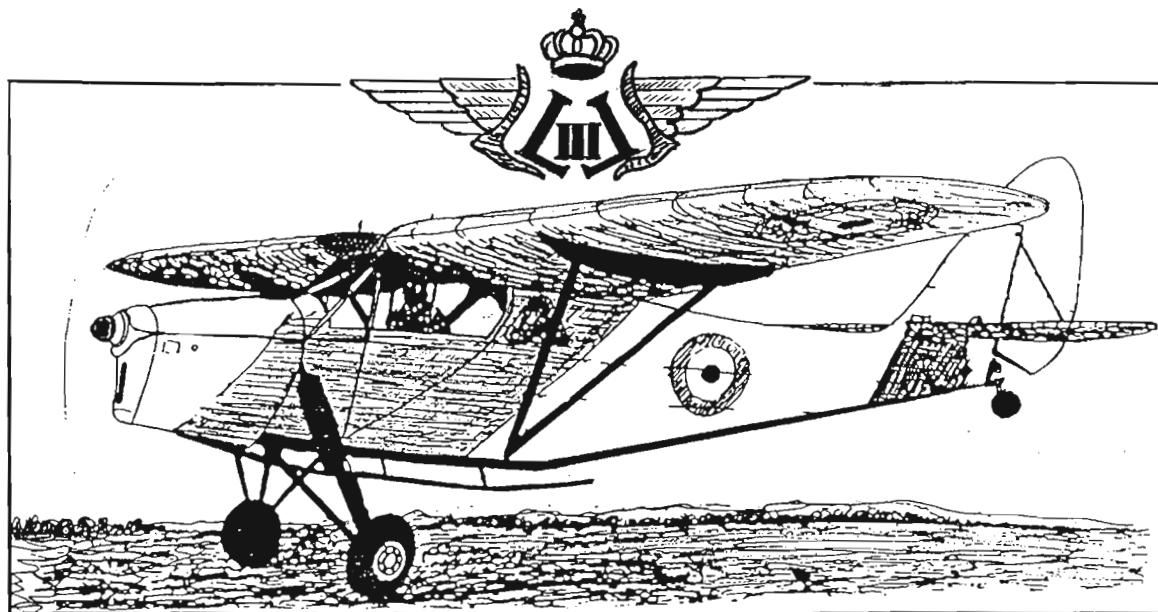
Als ik groot ben zou ik graag piloot worden want het is een gemakkelijk en leuk beroep. Het is trouwens daarom dat hoe langer hoe meer personen piloot worden.

Piloten hoeven niet zoveel naar school te gaan, zij moeten juist maar cijfers kennen om hun instrumenten te kunnen lezen. Ik denk dat zij ook een kaart moeten kunnen lezen om hun weg terug te vinden als zij verloren zijn. Piloten moeten moedig zijn indien zij ooit een vleugel of een motor zouden verliezen. Zij moeten kalm blijven om te weten hoe zij moeten handelen. Piloten moeten over goede ogen beschikken om door de wolken te kunnen zien en moeten onweer en bliksem niet vrezen want zij zijn er veel dichter bij dan wij. Het bevalt me ten zeerste hoeveel een piloot verdient. Zij verdienen meer geld dan zij kunnen uitgeven. Dat is omdat de meeste mensen geloven dat vliegtuigenbesturen gevaarlijk is, iedereen behalve de piloten die weten hoe gemakkelijk het is.

Ik geloof dat alles mij aanstaat in dit beroep. Ook de meisjes houden van de piloten en al de air-hostesses willen een piloot huwen in dusdanige mate dat de piloten hen moeten buitenwerpen daar zij hen storen.

Ik hoop nooit luchtziek te zijn want dan kan ik geen piloot worden en zou ik moeten gaan werken ...

\* Deze tekst werd overgemaakt door een Sabena vertegenwoordiger in Zweden



## L'aviation coloniale belge (1940-1941)

par Jean-Pierre SONCK

### L'avant-guerre

En 1916, une escadrille d'hydravions Short fut mise en action sur le lac Tanganika pour appuyer les opérations menées par la Force Publique contre les Allemands. Elle joua un rôle important dans la maîtrise du lac et favorisa la victoire de Tabora, puis fut rapatriée en Europe par la voie maritime. Malgré le rôle important joué par cette aviation durant la Première Guerre mondiale, cette arme fut négligée par les officiers de l'Etat-major de la Force Publique durant la période précédant la Seconde Guerre mondiale.

Il se trouva pourtant un officier qui la jugea à sa juste valeur, le colonel LALLEMAND, chef du 1<sup>er</sup> Groupement de la Force Publique. En 1930, il favorisa l'idée du colon GOFFART de créer un aéroclub à Elisabethville, dont les pilotes et les avions pourraient être mis à la disposition de son groupement pour aider ses troupes en cas de soulèvement indigène, notamment pour les observations aériennes, pour les liaisons ou pour le transport rapide de courrier urgent. L'aviation pouvait également être utile pour assurer l'évacuation sanitaire de personnes malades ou blessées dans des endroits isolés. L'aéroclub du Katanga fut effectivement créé l'année suivante, mais la crise des années trente mit un frein à ses activités.

## De Belgische koloniale luchtvaart (1940-1941)

door Jean-Pierre SONCK

### De vooroorlog periode

In 1916 werd een escadrille watervliegtuigen ingezet op het Tanganikameer tot ondersteuning van de operaties van de Openbare Macht tegen de Duitsers. Het speelde een belangrijke rol in de beheersing van het meer en droeg bij tot de overwinning van Tabora alvorens via de zeeweg naar Europa gerepatrieerd te worden. Niettegenstaande de belangrijke rol van deze luchtvaart in de eerste Wereldoorlog werd dit wapen in de loop van de periode voor de Tweede Wereldoorlog door de officieren van de Staf van de Openbare Macht verwaarloosd.

Toch was er een officier die het wapen op zijn juiste waarde inschatte, kolonel LALLEMAND, chef van de 1ste Groepering van de Openbare Macht. In 1930 trad hij het idee van kolonel GOFFART bij, om in Elisabethstad een aéroclub op te richten, waarvan de piloten en de vliegtuigen zijn groepering ter beschikking zouden kunnen gesteld worden om zijn troepen te helpen in geval van opstand van de inboorlingen, meer bepaald voor luchtaarnemingen, voor verbindingen of voor snel vervoer van dringende post. De luchtvaart kon ook nuttig zijn voor de sanitaire evacuatie van zieke of gewonde personen uit afgelegen plaatsen. De aéroclub van Katanga werd inderdaad het volgend jaar opgericht, maar de crisis van de dertiger jaren ging haar activiteiten afremmen.

Les menaces de guerre se précisaien en Europe et l'embouchure du fleuve Congo risquait d'être à la merci de corsaires ou de U-Boot allemands, aussi l'EM/FP demanda à l'armée métropolitaine de mettre à sa disposition un officier bien au courant de l'artillerie et des fortifications. Le choix se porta sur le capitaine Emile JANSSENS, diplômé de l'Ecole de Guerre, qui entra au service de la Colonie le 14 février 1939. Peu après, son projet de mise en défense du Bas-fleuve (DBF) fut mis sur plans et soumis à la Commission de défense du Bas-fleuve.

L'officier avait prévu des ouvrages bétonnés, défendus par de l'artillerie de marine et la DTCA, ainsi que des vedettes lance-torpilles et une aviation chargée de surveiller les eaux territoriales. Malheureusement, le temps et surtout les fonds manquèrent pour la mise en application de ce plan de défense. Néanmoins, le problème de faisabilité de l'aviation fut étudié par le major aviateur LEBOUTTE, envoyé au Congo Belge en février 1940 par le ministère de la Défense. Son étude déboucha sur un projet qui prévoyait trois groupes de bombardement et de reconnaissance lointaine à deux escadrilles de neuf bimoteurs, soit 54 appareils, mais suite à l'invasion allemande, l'officier aviateur rentra en Belgique avant le terme de sa mission et le projet ne vit jamais le jour.

## **Mobilisation de la Colonie**

Après l'attaque de la Wehrmacht contre la Belgique, le gouverneur général Pierre RYCKMANS se préoccupa immédiatement du Bas-fleuve et ordonna la mobilisation des unités Force Publique chargées d'assurer sa défense. Il s'adressa à la Grande-Bretagne pour obtenir des vedettes rapides et des avions de lutte anti-sous-marine, mais ce pays en lutte avec un ennemi puissant ne put lui livrer aucun matériel volant avant 1944. Néanmoins, Londres envoya à Léopoldville une mission militaire dirigée par le colonel Mc KENSIE, ancien attaché militaire adjoint à Bruxelles, connu comme agent important de l'Intelligence Service (MI 6), qui débarqua à la fin du mois d'août et étudia les besoins militaires les plus urgents.

La Force Publique qui comptait près de 15.000 hommes, fut renforcée de manière progressive, car une mobilisation générale de la réserve aurait demandé un encadrement trop important en Européens, or ils étaient indispensables à la vie économique. La nécessité d'une aviation légère, pour assurer les liaisons ou pour des vols d'observation, n'échappa pas à l'EM/FP lors de la préparation des plans de mobilisation et la réquisition d'avions privés en cas de conflit fut mise en pratique quelques mois plus tard. Des unités de la 3<sup>e</sup> Brigade Force Publique furent concentrées à la frontière du Soudan et formèrent les Troupes du Nord-Est (TNE), dont le QG s'installa à Watsa.

In Europa werden de oorlogsbedreigingen duidelijk en de monding van de Kongostroom zou wel eens ten prooi kunnen vallen aan kapers of Duitse U-botnen, dus richtte de Staf van de Openbare Macht een verzoek aan het metropolitaanse leger om terbeschikkingstelling van een officier, die goed op de hoogte was van de artillerie en de versterkingen.. De keuze viel op kapitein Emile JANSSENS, gediplomeerd van de Krijgsschool. Hij trad in koloniale dienst op 14 februari 1939. Kort nadien werd zijn project tot verdediging van de Benedenstroom (DBF) op plan gezet en voorgelegd aan de Commissie ter verdediging van de Benedenstroom. De officier voorzag betonwerken, te verdedigen door de artillerie van de zeevaart en de DTCA, ook torpedolanceerboten en een luchtmacht om de territoriale wateren te bewaken. Jammer genoeg ontbrak het aan tijd en vooral aan fondsen om dit verdedigingsplan uit te werken. Toch werd de haalbaarheid van de luchtvaart bestudeerd door majoor-vlieger LEBOUTTE, die in februari 1940 door het Ministerie van Landsverdediging naar Belgisch Kongo uitgezonden werd. Zijn studie liep uit op een project, waarin drie groepen bombardeer- en verre afstandsverkenningstoestellen voorzien waren met twee escadrilles van negen tweemotorige vliegtuigen, hetzij 54 toestellen. Dan kwam de Duitse invasie. De officier-vlieger moest VOOR het einde van zijn opdracht naar België terugkeren en het project werd nooit werkelijkheid.

## **Mobilisatie van de kolonie**

Na de aanval van de Wehrmacht tegen België ging de gouverneur-generaal Pierre RYCKMANS zich onmiddellijk met de Benedenstroom bezighouden. Hij gaf bevel tot mobilisatie van de eenheden van de Openbare Macht, die de verdediging moesten verzekeren. Hij richtte zich tot Groot-Brittannië om snelle motorboten te verkrijgen en ook vliegtuigen om duikboten te bestrijden maar dit land was zelf volop in strijd tegen een machtige vijand en kon absoluut geen vliegend materieel leveren voor 1944. Toch zond Londen een militaire missie naar Leopoldstad, onder leiding van kolonel Mc KENSIE, voormalig adjunct-militair attaché in Brussel, gekend als belangrijk agent van de Intelligent Service ( MI 6). Hij kwam eind augustus in Leopoldstad toe om de meest dringende militaire behoeften na te gaan. De Openbare Macht, die meer dan 15.000 mannen telde, werd geleidelijk versterkt, want een algemene mobilisatie van de reservetroepen zou te veel Europees kaderpersoneel vereist hebben, en was natuurlijk onontbeerlijk voor het economisch leven. De OM/Staf gaf zich goed rekenschap van de noodzaak van een lichte luchtmacht, om voor verbindingen of waarnemingsvluchten te zorgen bij de voorbereiding van de mobilisatieplannen. Enkele maanden later viel de beslissing, privé vliegtuigen op te eisen ingeval van conflict. Er werden eenheden van de 3de Brigade van de Openbare Macht geconcentreerd aan de grens met Soedan, ze vormden de troepen van het Noordoosten ( TNE), met hoofdkwartier in Watsa.

Dès juillet 1940, le Gouverneur général RYCKMANS proposa à l'allié britannique les services d'un hôpital de campagne. Cet hôpital, composé de camions et de camionnettes, de tentes et de quelques roulotte saisies à l'Italien GATTI (bien connu au Congo pour ses documentaires sur la faune) se mit en route vers le Kenya le 23 novembre 1940.

## **La Sabena en guerre**

Pendant ce temps, la Sabena poursuivait l'exploitation du réseau intérieur de la Colonie, auquel s'ajoutèrent deux lignes aériennes des Imperial Airways, exploitées à la demande de l'Air Ministry. L'une allait jusqu'au Caire, via Khartoum, d'où l'autre ligne rejoignait Takoradi. La compagnie aérienne belge pouvait compter sur dix Junker Ju-52 et six Fokker F-VII et, dès octobre 1940, elle put disposer également de deux Lockheed L-14 de la Régie Air Afrique, saisies sur l'aérodrome d'Elisabethville au retour de Madagascar.

Ils furent immatriculés dans le registre congolais le 27 septembre 1940 et mis en service sur la ligne du Caire. La saisie de ces bimoteurs fut ordonnée par le gouverneur général RYCKMANS en compensation des appareils Savoia Marchetti de la Sabena bloqués en Afrique du Nord et cédés par les autorités françaises de Vichy à la commission italienne d'armistice.

Le capitaine JANSSENS, chargé du 2<sup>e</sup> Bureau de l'EM/FP, qui se battait pour amener au Congo les 340 membres de l'Aéronautique militaire et les 50 appareils de l'école de Wevelgem bloqués à Oujda au Maroc par Vichy, tenta également d'obtenir ces deux bimoteurs Lockheed afin de les intégrer dans l'aviation militaire en formation.

Des plans furent échafaudés pour les transformer en bombardier ou en avion d'observation avec de l'équipement militaire acheté en Union Sud Africaine, mais Pierre RYCKMANS refusa, sous prétexte que l'aviation nécessaire serait obtenue en temps utile.

Un projet de transformation de trimoteur en avion de lutte anti-sous-marin fut également écarté, il est vrai que le coût aurait été prohibitif pour un résultat incertain.

L'année suivante, deux Lockheed L-18 Lodestar achetés aux Etats-Unis s'ajoutèrent à la flotte de la Sabena et furent mis en service en août 1941 sur la nouvelle ligne ouverte vers l'Afrique du Sud. Au début du conflit, la compagnie aérienne belgeaida également la France Libre et c'est grâce à un Junker Ju-52 de la Sabena que le général de GAULE put effectuer son périple en Afrique équatoriale, de Brazzaville à Bangui, fin octobre 1940.

## **Réquisition d'avions**

En octobre 1940, le capitaine VAN LINTHOUT du 1<sup>er</sup> Bureau à l'EM/FP, chargea le planter GHEYSEN, mobilisé depuis peu en tant qu'ancien pilote de

Reeds in juli 1940 bood Gouverneur-generaal RYCKMANS de Britse bondgenoot de diensten van een veldhospitaal aan. Dit hospitaal bestond uit vrachtwagens en bestelwagens, tenten en enkele woonwagens, in beslag genomen bij de Italiaan GATTI (in Kongo goed gekend omwille van zijn documentaire films over de fauna). Het veldhospitaal vertrok op 23 november 1940 naar Kenya.

## **Sabena op het oorlogspad**

Gedurende die periode zorgde Sabena voor exploitatie van het binnennet van de Kolonie. Daarbij kwamen twee luchtroutes van de Imperial Airways, verzorgd op verzoek van het Air Ministry. Een lijn ging via Khartoem tot Cairo, de andere naar Takoradi. De Belgische luchtvaartmaatschappij kon rekenen op tien Junker Ju-52 en zes Fokker F-VII. Vanaf oktober 1940 beschikte ze ook over twee Lockheed L-14 van de Régie Air Afrique, bij terugkeer uit Madagaskar in beslag genomen op het vliegveld van Elisabethstad.

Ze werden op 27 september 1940 in het Kongolese register ingeschreven en ingezet op de lijn naar Cairo. De inbeslagname van deze tweemotorige vliegtuigen kwam op bevel van gouverneur-generaal RIJCKMANS, als compensatie voor de Savoia Marchetti toestellen van Sabena, die in Noord-Afrika geblokkeerd waren en door de Franse overheid van Vichy ter beschikking gesteld waren van de Italiaanse wapenstilstandscommissie. Kapitein JANSSENS, gelast met het 2de Bureau van de OM/Staf zette alles in het werk om de 340 leden van de Militaire Luchtvaart naar Kongo te krijgen, en ook de 50 toestellen van de school van Wevelgem, die door Vichy in Oujda in Marokko geblokkeerd waren. Hij trachtte ook beide tweemotorige Lockheed toestellen te krijgen om ze in te schakelen in de militaire luchtmacht die toen in oprichting was.

Er werden plannen gesmeed om ze met in de Zuid-Afrikaanse Unie aangekochte militaire uitrusting om te bouwen tot bombardeertoestellen of waarnemingsvliegtuigen maar gouverneur Pierre RIJCKMANS weigerde, onder voorwendsel dat men de nodige luchtvaart tijdig zou bekomen. Het ontwerp, het driemotorige toestel om te bouwen tot vliegtuig voor de onderzeemarinstrijd werd ook terzijde geschoven, in elk geval zouden de kosten te hoog geweest zijn en dan nog voor een onzeker resultaat. Het jaar daarop werden twee Lockheed L-18 Lodestar toestellen aangekocht in de Verenigde Staten. Ze vervoegden de Sabenavloot en werden in augustus 1941 in dienst genomen op de nieuwe lijn naar Zuid-Afrika. In het begin van het conflict bood de Belgische luchtvaartmaatschappij ook hulp aan "la France Libre" en het is dankzij een Junker Ju-52 van Sabena, dat Generaal de GAULLE eind oktober 1940 zijn toer in equatoriaal Afrika kon maken, van Brazzaville tot Bangui.

## **Opeising van vliegtuigen**

In oktober 1940 gaf kapitein VAN LINTHOUT van het 1<sup>ste</sup> Bureau van de OM/Staf opdracht aan planter GHEYSEN, kort tevoren gemobiliseerd als vroeger in Wevelgem gebrevettede piloot van de Militaire Luchtvaart, voor rekening van de regering van de

L'Aéronautique militaire breveté à Wevelgem, d'acquérir pour le compte du gouvernement de la Colonie un monomoteur d'occasion en bon état de vol, pouvant servir d'avion de liaison. En tant que fondateur de l'aéroclub de Léopoldville, l'adjudant-chef GHEYSEN s'était occupé de l'achat d'un Piper J3 Cub avec lequel il avait donné des cours de pilotage et des baptêmes de l'air à Ndolo, l'aérodrome de la capitale congolaise et il était demeuré en contact avec plusieurs propriétaires d'avions du bas Congo.

Il proposa à l'officier de l'EM/FP l'achat du De Havilland DH85 Leopard Moth, appartenant au colon FISCHER<sup>1</sup>. L'appareil immatriculé OO-CAF, fut enregistré le 9 octobre au nom du gouvernement de la colonie et basé temporairement à Léopoldville/Ndolo. Ce monomoteur à structure en bois de trois places volait à une vitesse de croisière de 192 km/h. Ce fut le premier appareil appartenant en propre à l'Aviation militaire de la Force Publique et après la guerre, il vola encore en tant que "L-51" jusqu'en 1954, puis fut revendu à l'aéroclub de Léopoldville.

A la mi-novembre 1940, un corps aéronautique italien entra en action contre l'Angleterre à partir de la Belgique et de ce fait, la Colonie se considéra en état de guerre avec l'Italie. Lorsque le gouverneur général (GG) RYCKMANS annonça à la radio l'entrée en guerre aux côtés des Alliés, la Force Publique ne disposait toujours pas d'une aviation militaire et il fallut procéder à la réquisition de matériel volant à la Sabena et chez les particuliers. L'ordre réquisitionnant le Fokker F-VII OO-AIV de la Sabena fut un des premiers qu'il signa. Ce trimoteur rejoignit l'hôpital volant au Kenya le 9 janvier 1941 et y fut chargé de l'évacuation sanitaire au Kenya, au Soudan et en Somalie britannique.

Le lieutenant DEWEZ, un des premiers pilotes de la Sabena mobilisé, le pilota durant toute la campagne, accompagné de son mécanicien congolais MUNENGA. Cet appareil était rattaché au South African Air Force Communications Squadron qui assura son entretien à Nairobi. Lors d'une inspection en mars 1941, les Sud-africains constatèrent des avaries sérieuses dans les structures des ailes et réussirent à y porter remède. Il fut remis en état de vol, mais il était urgent de remplacer ses trois moteurs qui étaient usés. Le lieutenant DEWEZ rentra au Congo Belge avec son appareil le 13 juillet pour lui faire subir une grande révision à Ndolo. En octobre 1941, ce trimoteur fut remplacé au Kenya par le Fokker F-VII OO-AIX dont l'état de fatigue était pire encore. Il vola néanmoins jusqu'à la fin de la campagne d'Ethiopie et resta à la disposition des britanniques jusqu'en juin 1942. Le premier monomoteur civil réquisitionné fut le vieux biplan DH-60 Gipsy Moth OO-AMN de l'agronome Jean MEULENBERG<sup>2</sup> de Boma qui l'avait acheté d'occasion en 1934.

<sup>1</sup> L'avocat GENTY d'Elisabethville mit également son Leopard Moth à la disposition de la Colonie.

<sup>2</sup> Fut nommé sous-lieutenant

Kolonie een tweedehands eenmotorig toestel in goede vluchtstaat aan te kopen, om als verbindingsvliegtuig te dienen. Als stichtend lid van de aéroclub van Leopoldstad had adjudant-chef GHEYSEN zich bezig gehouden met de aankoop van een Piper 13 Cub, waarmee hij pilotagelessen en luchtdopen gegeven had in Ndolo, het vliegveld van de Kongolese hoofdstad. Hij was met verschillende vliegtuigeigenaars in Beneden-Kongo in contact gebleven..

Hij stelde de officier van de OM/Staf voor, de De Havilland DH85 Leopard Moth, eigendom van de kolonist FISCHER<sup>1</sup> te kopen. Het toestel droeg als immatriculatie OO-CAF en werd op 9 oktober ingeschreven op naam van de koloniale regering, met als tijdelijke basis Leopoldstad/Ndolo. Dit eenmotorig driezitterstoestel met houtstructuur vloog met een kruissnelheid van 192 km/u. Het was het eerstentoestel dat echt eigendom was van de militaire Luchtvaart van de Openbare Macht. Na de oorlog vloog het nog als "L-51" tot in 1954, nadien werd het verkocht aan de aéroclub van Leopoldstad.

Midden november 1940 trad een Italiaans luchtvaartkorps vanuit België in actie tegen Engeland. Hierdoor beschouwde de Kolonie zich in staat van oorlog tegen Italië. Toen gouverneur-generaal RIJCKMANS op de radio aankondigde, naast de Geallieerden in oorlog te zijn, beschikte de Openbare Macht nog steeds niet over een militaire luchtmacht en men moest vliegend materieel opeisen bij Sabena en bij particulieren. Een van de eerste opeisingen die hij ondertekende gold de Fokker F-VIII OO-AIV van Sabena. Dit driemotorige vliegtuig begaf zich op 9 januari 1941 naar het vliegende hospitaal in Kenya en werd er gelast met de sanitaire ontruiming in Kenya, in Soedan en in Brits Somaliland.

Luitenant DEWEZ, een van de eerste gemobiliseerde Sabenapiloten, vloog hiermee gedurende de ganse campagne, vergezeld van zijn Kongolese mechaniker MUNENGA. Dit toestel werd gehecht aan het South African Communications Squadron, dat voor zijn onderhoud zorgde in Nairobi. Bij een inspectie in maart 1941 stelden de Zuid-Afrikanen ernstige averij vast in de vleugelstructuren, ze slaagden erin, dat probleem op te lossen. Het toestel werd opnieuw vliegwaardig gemaakt maar de drie versleten motoren moesten dringend vervangen worden.

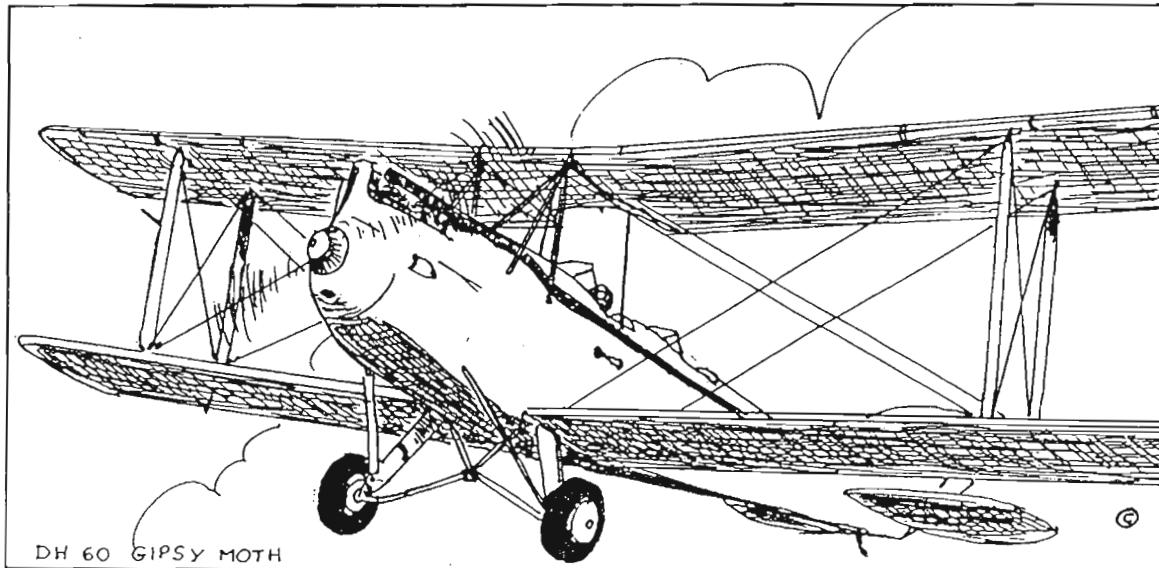
Luitenant DEWEZ keerde op 13 juli met zijn vliegtuig terug naar Belgisch Kongo voor een grote revisie in Ndolo. In oktober 1941 werd dit driemotorige toestel in Kenya vervangen door de Fokker-VII OO-AIX, dat nog erger versleten was. Desalniettemin vloog het nog tot het einde van de Ethiopië-campagne en bleef tot juni 1942 ter beschikking van de Britten. De eerste opgeëiste burgermonomotor was de oude tweedekker DH-60 Gipsy Moth OO-AMN van kolonist MEULENBERG<sup>2</sup> van Boma, die hem in 1934 tweedehands gekocht had.

<sup>1</sup> Advocaat GENTY van Elisabethstad heeft zijn Leopard Moth eveneens ter beschikking gesteld aan de Kolonie

<sup>2</sup> Werd onderluitenant benoemd.

Cet appareil biplace fut employé pour des liaisons ou des vols d'observation sur de courtes distances entre la capitale et le bas fleuve. Les cocardes belges furent peintes sur cet appareil et sur le Leopard Moth, afin d'éviter les méprises, car Matadi était défendue par une batterie de deux canons de DCA Bofor de 40 mm, pour laquelle le Gipsy Moth servit d'ailleurs de cible lors d'exercice de pointage. Lorsque son entoilage donna des signes de fatigue, il fut réentoilé gratuitement à la base d'hydravions installée par les Anglais à Boma.

Dit tweezittertoestel werd gebruikt voor verbindingen of korte afstands waarnemingsvluchten tussen de hoofdstad en de benedenstroom. Men verfde de Belgische driekleur op dit toestel en ook op de Leopard Moth, om onaangename verrassingen te vermijden, want Matadi werd verdedigd door een batterij van twee DCA Bofor 40 mm kanonnen, waarvoor de Gipsy Moth trouwens als doelwit diende bij bepaalde oefeningen. Toen er slijtageverschijnselen op de linnenovertrekken werden vastgesteld, werd dit kosteloos verholpen op de watervliegtuigbasis, die door de Engelsen in Boma werd opgericht.



## Participation de la Force Publique à l'offensive britannique

L'Italie, dirigée par le dictateur MUSSOLINI, menaçait les protectorats et les colonies anglaises de l'Est Africain depuis l'Afrique Orientale Italienne (AOI), qui comprenait l'Erythrée, la Somalie italienne et l'Ethiopie. Peu après la déclaration de guerre, l'armée de cet empire, qui comptait 250.000 soldats italiens et indigènes, effectua des raids au Soudan et au Kenya et occupa la Somalie britannique. Malgré la faiblesse de son adversaire, ce furent les seuls gains territoriaux que l'Italie put s'assurer. Le GQG du commandement de l'Est Africain à Nairobi (général CUNNINGHAM) et le QG des troupes du Soudan à Khartoum (général PLATT) préparèrent les plans d'une grande offensive en tenaille contre l'Afrique Occidentale Italienne (AOI).

Une des branches de l'offensive devait démarrer du Kenya vers Mogadiscio le 14 janvier 1941 avec comme objectif final Addis Abeba (A), l'autre devait partir du Soudan vers Karen, au nord de l'Ethiopie (B). Des opérations de diversion étaient prévues (C, D et E), dont une vers le Galla-Sidamo (voir la carte). A cette grande offensive s'ajoutaient celle d'une armée de libération créée au Soudan par le fameux major Orde WINGATE et baptisée "Force Gideon", ainsi que la guérilla menée par des patriotes éthiopiens mobilisés par l'empereur Hailé Sélassié pour chasser l'envahisseur italien.

## Deelname van de Openbare Macht aan het Britse offensief

Italië en zijn dictator MUSSOLINI bedreigden de Engelse protectoraten en kolonies van Oost-Afrika vanuit Italiaans Oost-Afrika (AOI), waartoe Erythrea, Italiaans Somali en Ethiopië behoorden. Kort na de oorlogsverklaring ging het leger van dit imperium, dat 250.000 Italiaanse en inlandse soldaten telde, raids uitvoeren in Soedan en in Kenya, het bezette ook Brits Somali. Niettegenstaande de zwakte van de tegenstander was dit de enige terreinverovering voor Italië. Het GQG hoofdkwartier van het bevelhebberschap van Oost-Afrika in Nairobi (generaal CUNNINGHAM) en het hoofdkwartier van de troepen van Soedan in Khartoem (generaal PLATT) smeenden plannen voor een groot klemoffensief tegen Italiaans Oost-Afrika (AOI).

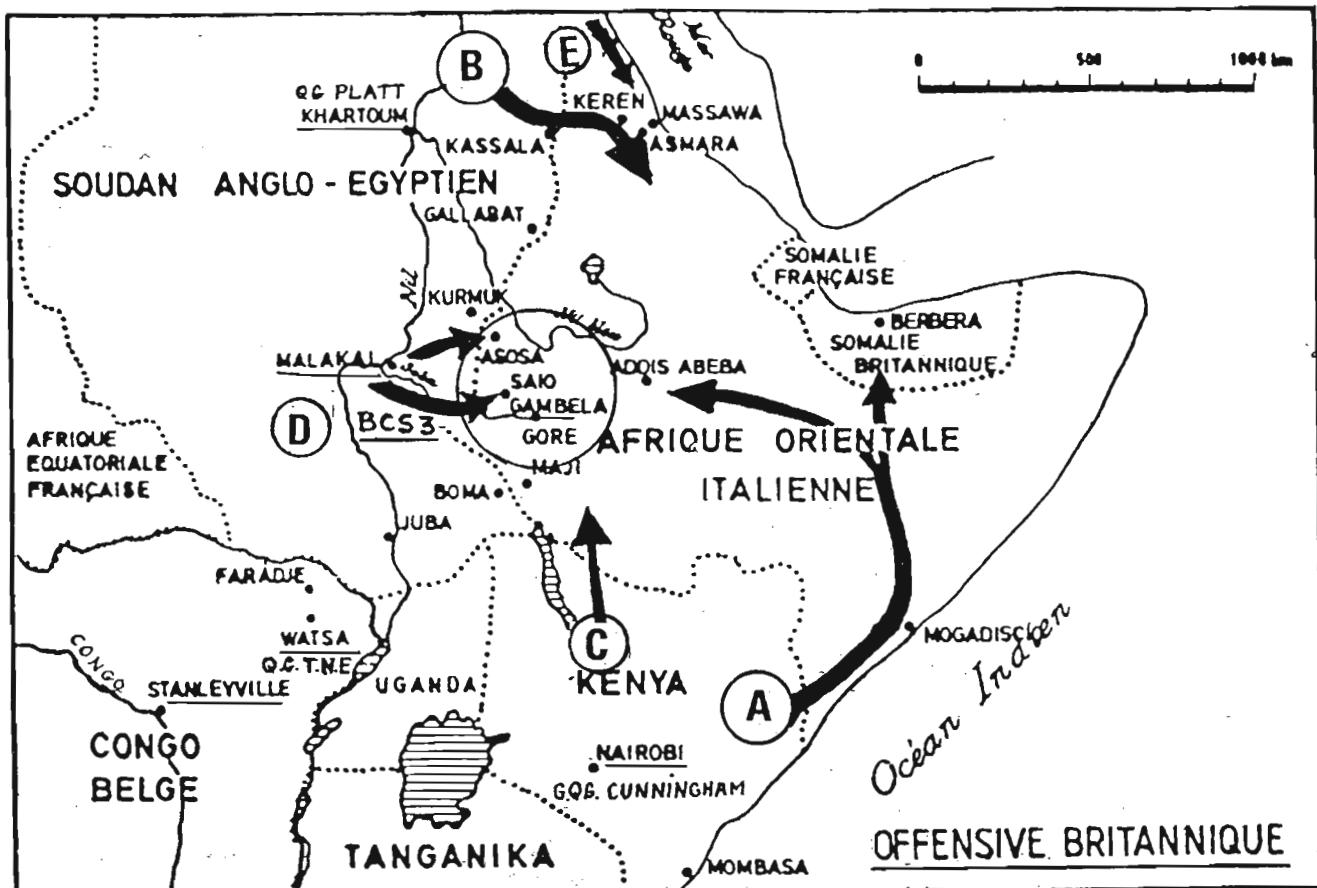
Een gedeelte van het offensief moest op 14 januari 1941 starten vanuit Kenya naar Mogadiscio met als uiteindelijk doel Addis Abeba (A), het andere moest vertrekken vanuit Soedan naar Karen, in het Noorden van Ethiopië (B). Er waren verschillende operaties voorzien (C, D en E), een daarvan richting Galla-Sidamo (zie kaart). Dit grote offensief werd dan nog aangevuld met het optreden van een Bevrijdingsleger, in Soedan opgericht door de beroemde majoor Orde WINGATE - het werd "Force Gideon" genoemd. Daarbij kwam dan nog de guerrilla, gevoerd door Ethiopische patriotten, die door keizer Hailé Sélassié gemobiliseerd werden om de Italiaanse indringer te verjagen.

La RAF y participait depuis ses bases du Soudan Anglo-égyptien, d'Aden et du Kenya, où la South African Air Force avait mis à sa disposition le 12th Squadron de bombardement équipé de Junker Ju-86-Z7 et le 11 th Squadron d'appui au sol équipé de Hawker Hartbeeste, s'ajoutèrent ensuite d'autres squadrans de la SAAF. Ces appareils furent engagés contre l'aviation italienne qui mettait en ligne plus de 200 avions divers, dont des bombardiers Caproni Ca-133, Savoia Marchetti S-79 et 81, et des chasseurs Fiat CR-32 et 42. Ces chasseurs de type ancien ne faisaient guère le poids face aux Hurricanes britanniques.

Le 20 décembre 1940, Emile JANSSENS, promu capitaine-commandant, fut chargé d'une mission importante par l'EM/FP. Il devait rencontrer le général PLATT, commandant les troupes du Soudan, à son QG de Khartoum et lui proposer l'appui d'un bataillon d'infanterie pour les opérations envisagées contre les forces italiennes. Cette proposition fut acceptée par les Britanniques et le 11<sup>e</sup> Bataillon d'Infanterie renforcé forma le Belgian Contingent Sudan 2 (BCS 2) qui rejoignit Malakal le 7 février 1941 pour y assurer la mission défensive prévue par les accords.

De RAF nam daaraan deel vanuit haar basissen in Anglo-Egyptisch Soedan, van Aden en vanuit Kenya, waar de Zuid-Afrikaanse Luchtmacht het 12de bombardeerescadrille ter beschikking gesteld had. Dit was uitgerust met Junker Ju-86-Z7 en het 11de Steunescadrille op de grond, uitgerust met Hawker Hartbeeste. Nadien kwamen daar nog andere escadrilles van de SAAF bij. Deze vliegtuigen werden ingezet tegen de Italiaanse Luchtmacht die over meer dan 200 diverse toestellen beschikte, daarbij Caproni Ca-133 bommenwerpers, Savoia Marchetti S-79 en 81, en jagers Fiat CR-32 en 42. Deze jachtvliegtuigen van het oude type waren natuurlijk geen partij voor de Britse Hurricanes.

Op 20 december 1940 kreeg Emile JANSSENS, intussen tot kapitein-commandant bevorderd, een belangrijke opdracht van de OM/Staf. Hij moest generaal PLATT, bevelhebber van de troepen van Soedan, in zijn hoofdkwartier in Khartoem gaan ontmoeten om hem de steun aan te bieden van een infanteriebataljon voor de geplande operaties tegen de Italiaanse krachten. Dit voorstel werd door de Britten aanvaard en het versterkte 11de Infanteriebataljon vormde het Belgian Contingent Sudan 2 (BCS 2), dat zich op 7 februari 1941 naar Malakal begaf om er de via akkoorden afgesproken verdedigingsopdracht te verzekeren.



Il était précédé du BCS 1 consistant en une compagnie chargée de faciliter son transit et de pourvoir à son installation. Après quelques missions de défense et de gardes, le BCS 2 fut dirigé le 28 février 1941 vers la frontière éthiopienne où le II/6 King African Rifles et une unité des Sudan Defence Force devaient opérer une diversion dans la province du Galla-Sisamo pour y fixer les forces italiennes de cette région. Le six mars, les troupes du général CUNNINGHAM pénétrèrent en Ethiopie, à partir de la Somalie, et poursuivirent les forces italiennes en retraite.

## L'aviation de liaison

L'aviation militaire en formation disposait de quelques pilotes et mécaniciens mobilisés et de quelques appareils, mais il lui manquait un chef. Le capitaine Frans BURNIAUX commandait l'école de pilotage de Wevelgem qui avait abouti à Oujda (Maroc) lors de la défaite de 1940. Les nouvelles autorités françaises avaient ordonné la saisie des avions d'entraînement et l'officier avait réussi à gagner la colonie. Il était disponible et fut convoqué le 17 décembre par le colonel GILLIAERT, commandant en chef de la Force Publique, qui le chargea de développer l'aviation militaire.

Promu général-major, Auguste GILLIAERT abandonna le commandement de la FP au lieutenant-général ERMENS et reçut le commandement des Troupes du Nord-Est. Afin d'assurer ses liaisons d'EM, il demanda en février 1941 la réquisition de quelques avions légers, car près de 800 kilomètres à vol d'oiseau séparaient Watsa de Malakal où s'était installé le QG/BCS 2, qui dépendait du QG/TNE<sup>(1)</sup> pour les questions de renforts, de ravitaillement, etc ... Le nombre d'appareils disponibles dans le 3<sup>e</sup> Groupement FP se réduisait à deux, le Caudron Pélican OO-ATF (ex F-AOMF) d'un médecin de Stanleyville et le DH Puss Moth OO-AMN du colon Pierre MICHA, planter à Ogandra.

Ce dernier en fut averti par l'administrateur de territoire DUBOIS, lui-même alerté par un message codé reçu à son bureau de Wamba. Cet ordre spécifiait que Pierre MICHA était réquisitionné avec son appareil et qu'il devait se mettre à la disposition du QG/TNE\* à Watsa. Son Puss Moth était un monomoteur à ailes hautes ressemblant au Leopard Moth, mais sa structure était constituée de tubes d'acier entoilés. Il avait une autonomie de 465 km et une vitesse de croisière de 185 km/h. De Wamba à Watsa, il n'y avait que 200 kilomètres à vol d'oiseau, mais Pierre MICHA ne pouvait abandonner sa plantation et se mit en route dès qu'il eut trouvé une personne de confiance pour le remplacer. Pendant ce temps à Léopoldville, le pilote GHEYSEN reçut l'ordre du capitaine BURNIAUX de rejoindre le QG des troupes du Nord-Est avec le Leopard Moth pour y assurer les liaisons d'état-major. Il décolla de Ndolo et remonta le fleuve Congo jusqu'à Lukolela, sa première escale après un vol de 500 km sans problème, car c'était la saison sèche.

- Territoires du Nord-Est

Hij werd voorafgegaan door het BCS 1, dat bestond uit een compagnie met als opdracht zijn transit te vergemakkelijken en voor zijn installatie te zorgen. Na enkele verdedigings- en bewakingsopdrachten werd het BCS 2 op 28 februari 1941 naar de Ethiopische grens uitgestuurd, waar de II/6 King African Rifles en een eenheid van de Sudan Defence Force voor een afleidingsmanoeuvre moesten zorgen in de provincie Galla-Sisamo om er de Italiaanse krachten van deze streek vast te houden. Op 6 maart drongen de troepen van generaal CUNNINGHAM vanuit Somalië tot Ethiopië door en achtervolgden de Italiaanse krachten in aftocht.

## De verbindingsluchtmacht

De militaire luchtmacht in vorming beschikte over enkele gemobiliseerde piloten en mechaniciers en enkele toestellen, maar er ontbrak een chef. Kapitein Frans BURNIAUX was bevelhebber van de pilotageschool van Wevelgem, die bij de nederlaag van 1940 in Oujda (Marokko) belangrijk was. De nieuwe Franse overheid gaf bevel tot inbeslagneming van de trainingsvliegtuigen en de officier was erin geslaagd, tot in de kolonie te geraken. Hij was beschikbaar en werd op 17 december uitgenodigd bij kolonel GILLIAERT, opperbevelhebber van de Openbare Macht, die hem gelastte met de ontwikkeling van de militaire luchtvart. Auguste GILLIAERT werd tot generaal-majoor bevorderd en gaf het bevelhebberschap van de Openbare Macht over aan luitenant-generaal ERMENS. Hijzelf kreeg het bevel over de troepen van het Noord-Oosten. Met het oog op zijn stafverbindingen verzocht hij in februari 1941 om opeising van enkele lichte vliegtuigen, want meer dan 800 km in vogelvlucht scheidden Watsa van Malakal, waar het hoofdkwartier van het BCS 2 geïnstalleerd was. Dit hing af van het TNE/hoofdkwartier voor zaken zoals versterking, bevoorrading enz... Het aantal beschikbare vliegtuigen in de 3de OM Groepering bleef beperkt tot twee, de Caudron Pelican OO-ATF (ex F-AOMF) van een geneesheer van Stanleystad en de DH Puss Moth OO-AMN van kolonist Pierre MICHA, planter in Oganda. Laatstgenoemde werd hiervan op de hoogte gebracht door territoriaal beheerder DUBOIS, die zelf gewaarschuwd werd door een gecodeerde boodschap die hij in zijn kantoor van Wamba ontvingen had. Dit bevel vermeldde, dat Pierre MICHA met zijn toestel opgeëist werd en dat hij zich ter beschikking moest stellen van het TNE/hoofdkwartier in Watsa. Zijn eenmotorige Puss Moth met hoge vleugels geleek op de Leopard Moth maar zijn structuur bestond uit bekledde staalbuizen. Het had een autonomie van 465 km en een kruissnelheid van 185 km/u. Van Wamba naar Watsa waren het slechts 200 kilometers in vogelvlucht, maar Pierre MICHA kon zijn plantage niet in de steek laten en hij kon zich slechts op weg begeven zodra hij een vertrouwenspersoon gevonden had om hem te vervangen. In die periode kreeg piloot GHEYSEN in Leopoldstad bevel van kapitein BURNIAUX, zich met de Leopard Moth naar het hoofdkwartier van de troepen van het Noord-Oosten te begeven om er de stafverbindingen te verzekeren. Hij steeg op van Ndolo en volgde de Kongostroom tot Lukolela, zijn eerste landingsplaats na een vlucht van 500 km, die probleemloos verliep want dit was het droge seizoen.

## Vers le Soudan

Le lendemain, l'adjudant-chef GHEYSEN décolla vers Coquilhatville où il fut accueilli avec méfiance, car personne n'avait été prévenu de son passage. Il y fut bloqué deux jours par manque de carburant, puis reprit son vol au-dessus du fleuve vers Stanleyville. Il fut accueilli par une fanfare et une garde d'honneur qui avait été mise en place en l'honneur du général GILLIAERT, commandant en chef des TNE dont on attendait l'arrivée. Dès que le malentendu fut dissipé, la troupe FP regagna ses quartiers, musique en tête et le pilote fut regardé avec suspicion. Un message radio de Léopoldville clarifia sa situation et il put terminer son voyage vers Watsa, où il se présenta au QG des TNE. Pierre MICHA était déjà sur place avec son appareil et le planter MACKELS, ancien pilote mobilisé au Kivu, rejoignit à son tour avec le Caudron Pélican du docteur DE BEVE qui l'avait baptisé "Bolikoko". C'était le moins rapide des trois monomoteurs et vu son âge, il atteignait péniblement les 155 km/h.

La plaine d'aviation de Watsa, perdue en pleine région équatoriale, était difficile d'accès, mais était pourvue de deux hangars rudimentaires, construits avec des troncs d'arbres sous la direction du mécanicien HUYSMANS. Il y oeuvra jusqu'à la fin de la campagne militaire pour assurer la maintenance élémentaire des appareils. L'aérodrome de Watsa manquait d'outillages et de pièces de rechange, mais un stock d'huile et d'essence d'avion y avait été constitué. Le mois de mars était déjà bien entamé lorsque le lieutenant MICHA et l'adjudant GHEYSEN exécutèrent leur première mission: reconnaître l'itinéraire vers Malakal en survolant une des régions les plus inhospitalières du monde. Pendant le mois d'avril, le capitaine BURNIAUX inspecta la "Base aérienne" de Watsa et effectua un vol en Caudron jusqu'à Malakal. L'itinéraire une fois reconnu, les trois appareils effectuèrent régulièrement des missions de liaison, non seulement entre le QG/TNE de Watsa et celui du BCS 2 à Malakal, mais également vers le QG britannique de Khartoum, dont dépendait le "Belgian Contingent in Sudan" et Pierre MICHA, affecté au QG du BCS 2, fut basé à Malakal avec son monomoteur..

## L'aérodrome de Gambela

L'offensive des troupes du Soudan débuta le 19 janvier 1941 et le 3 février commença la bataille de Keren. L'attaque de diversion fut lancée début mars, mais contrairement aux accords, le QG de Khartoum engagea le 11<sup>e</sup> Bn Inf dans l'opération qui aboutit à la capture d'Assossa le 11 mars et de Gambela le 22 mars 1941 (voir plan). La piste de l'aérodrome de cette localité s'étendait le long de la rivière. Elle était assez courte et pourvue d'un unique hangar où l'on pouvait lire l'inscription "*Romana Domas*" (Rome invaincue). Elle était impraticable suite aux mines posées par les Italiens avant leur retraite et un des légionnaires envoyés en renfort se chargea de la déminer.

## Naar Soedan

's Anderendaags steeg adjudant-chef GHEYSEN op naar Coquilhatstad waar hij met wantrouwen begroet werd, want niemand was van zijn komst op de hoogte gebracht. Bij gebrek aan brandstof bleef hij hier twee dagen geblokkeerd en hernam daarna zijn vlucht boven de stroom, richting Stanleystad. Daar werd hij onthaald met fanfare en eregarde, eigenlijk bedoeld voor generaal GILLIAERT, opperbevelhebber van de TNE, die daar verwacht was. Zodra dit misverstand uit de weg geruimd was, vervoegde de OM troep, muziek voorop, zijn kwartieren en de piloot werd verdacht bekeken. Een radiobericht van Leopoldstad bracht opheldering , hij kon zijn reis voortzetten naar Watsa, waar hij zich aanmeldde in het TNE hoofdkwartier. Pierre MICHA was reeds ter plaatse met zijn toestel en planter MACKELS, voormalig in Kivu gemobiliseerd piloot , kwam op zijn beurt landen met de Caudron Pelican van dokter DE BEVE, die met de naam "Bolikoko" gedoopt was. Het vliegtuig was het minst snelle van de drie eenmotorige toestellen en het was zo oud, dat het amper 155 km/u kon halen.

Het vliegveld van Watsa lag zowat verloren in volle equatoriale streek, het was moeilijk bereikbaar maar voorzien van twee rudimentaire hangars, met boomstammen gebouwd onder leiding van mechanieker HUYSMANS. Deze werkte er tot het einde van de militaire campagne om voor elementair onderhoud van de toestellen te zorgen. Op het vliegveld van Watsa ontbrak het aan werktuigen en wisselstukken maar er was wel gezorgd voor een voorraad olie en vliegtuigbrandstof. De maand maart was al gevorderd toen adjudanten MICHA en GHEYSEN hun eerste opdracht uitvoerden : de reisweg naar Malakal verkennen bij het overvliegen van een van de meest ongastvrije streken van de wereld. In de loop van de maand april ging kapitein BURNIAUX de "Luchtbasis" van Watsa inspecteren en hij vloog met de Caudron naar Malakal. Eens de reisweg erkend, konden de drie toestellen regelmatig verbindingsoptochten uitvoeren, niet alleen tussen het TNE/hoofdkwartier van Watsa en dat van het BCS 2 in Malakal maar ook naar het Britse hoofdkwartier van Khartoem, waarvan het "Belgian Contingent in Sudan" afhing. Pierre MICHA, gehecht aan het hoofdkwartier van het BCS 2 kreeg met zijn eenmotorig toestel Malakal als basis toegewezen.

## Het vliegveld van Gambela

Het offensief van de troepen van Soedan startte op 19 januari 1941 en op 3 februari begon de strijd om Keren. Begin maart werd de diversie-aanval gelanceerd, maar in tegenstelling tot de overeenkomsten rond het hoofdkwartier van Khartoem de 11de Bn Inf naar de operatie, die uitliep op de inname van Assossa op 11 maart en van Gambela op 22 maart 1941 (zie plan). De piste van het vliegveld van deze plaats lag langs de rivier. Ze was tamelijk kort en had één enkele hangar, waarop volgend opschrift te lezen was : "Romana Domas" (Rome onoverwinnelijk). De piste was onbruikbaar omwille van de mijnen, die daar door de Italianen voor hun terugtrekking gelegd waren. Een van de legioensoldaten, die als versterking gestuurd waren, ging voor de mijnopruiming zorgen.

En attendant, une piste de fortune fut débroussaillée sur le flanc d'une colline pour permettre aux avions légers d'y atterrir, mais il leur fallait une certaine dextérité. Le sous-lieutenant Pierre MICHА, chargé d'assurer les liaisons d'état-major entre Gambela et Watsa, fut le premier pilote à y poser son Puss Moth le 26 mars. C'était le seul des trois monomoteurs à avoir conservé sa couleur d'origine, car les deux autres portaient une livrée militaire.

Le 10 avril, le BCS 2 devint BCS 3 et fut renforcé par d'autres unités de la FP dont les 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> Bataillon qui rallièrent Gambela en vie d'opérations ultérieures. Le PC du BCS 3 bénéficia des observations aériennes que le sous-lieutenant MICHА effectua au-dessus des positions ennemis, alors que le ciel n'était pas entièrement débarrassé des avions ennemis.

Le 14 avril, il survola Saïo, que les Italiens avaient rebaptisé Dembidolo, futur objectif du QG de Khartoum et le capitaine Gaston DIEU, chef du 1<sup>er</sup> Bureau Ops au QG/TNE et observateur improvisé, prit des photographies des positions défensives entourant le chef-lieu de la province du Galla-Sidamo, région montagneuse d'une altitude moyenne de 1800 mètres. Le lendemain, les troupes coloniales se heurtèrent aux Italiens sur la rivière Bortaï pour la deuxième fois. Lorsqu'une épidémie de dysenterie se répandit parmi les soldats indigènes, chaque avion transporta, en plus des plis militaires urgents et du courrier, des médicaments et des produits pharmaceutiques.

## **Manque d'avions disponibles**

Les visites d'officiers d'EM se multiplièrent sur le front et le 16 avril, le colonel Mc KENZIE vint inspecter les positions belges, tandis que le colonel MOULAERT, chef du BCS et le commandant JANSSENS se rendaient le 17 à Asosa pour y rencontrer le colonel JOHNSON, chef du I/6 King African Rifles.

Un PC mixte devait y être créé pour la poursuite conjointe des opérations. Cette localité disposait également d'un aérodrome et le colonel MOULAERT, qui voulait rejoindre son PC, contacta le 19 avril Gambela, puis le QG de Malakal pour qu'on lui envoie un des avions de liaison.

Il lui fut répondu que le Puss Moth du sous-lieutenant MICHА était retourné à Watsa et ne serait pas disponible avant plusieurs jours, tandis que le Caudron Pélican piloté par l'adjudant-chef MACKELS avait fait un atterrissage de fortune la veille entre Khartoum et Malakal et avait cassé du bois. Quant au troisième appareil, il était indisponible. Le manque d'appareils légers handicapait les liaisons d'EM et le déplacement d'officiers, ainsi le colonel MOULAERT dut rejoindre son PC de Gambela par une route peu carrossable avec le commandant JANSSENS, ce qui leur prit deux jours.

Intussen werd op een heuvelflank een noodpiste ontgonnen, waarop lichte vliegtuigen konden landen, maar ze moesten wel heel handig zijn. Adjudant Pierre MICHА, gelast met stafverbindingen tussen Gambela en Watsa, was de eerste om er op 26 maart met zijn Puss Moth te landen. Het was het enige van de eenmotorige toestellen dat zijn oorspronkelijke kleur had behouden want de andere twee hadden een militaire "livrei" gekregen.

Op 10 april werd BCS 2 nu BCS 3 en werd versterkt met eenheden van de OM, waarvan de 5de en 6de Bataljons, die naar Gambela kwamen met het oog op latere operaties. De PC van het BCS 3 kon voordeel trekken uit de luchtwarnemingen, die adjudant MICHА boven de vijandelijke stellingen uitvoerde, hoewel de lucht helemaal niet bevrijd was van vijandelijke vliegtuigen.

Op 14 april vloog hij boven Saïo, dat de Italianen tot Dembidolo omgedoopt hadden, toekomstig doelwit van het hoofdkwartier van Khartoem. Kapitein Gaston DIEU, chef van het 1ste Ops Bureau op het TNE/hoofdkwartier en geïmproviseerd waarnemer, nam foto's van de verdedigingsposities rond de hoofdstad van de provincie Galla-Sidamo, bergachtige streek met een gemiddelde hoogte van 1800 meter. s'anderendaags botsten de koloniale troepen voor de tweede maal op de Italianen op de Bortairivier. Toen een dysenterie-epidemie bij de inheemse soldaten uitbrak vervoerde elk vliegtuig niet alleen dringende militaire documenten en briefwisseling maar ook geneesmiddelen en farmaceutische producten.

## **Gebrek aan beschikbare vliegtuigen**

Op het front kwamen steeds meer stafofficieren op bezoek en op 16 april kwam kolonel Mc KENZIE de Belgische posities inspecteren. Kolonel MOULAERT, chef van het BCS en commandant JANSSENS begaven zich op 17 april naar Asosa voor een ontmoeting met kolonel JOHNSON, chef van de 1/6 King African Rifles.

Er moest een gemengd PC opgericht worden om de gezamenlijke operaties voort te zetten. Deze plaats beschikte ook over een vliegveld en op 19 april nam kolonel MOULAERT, die naar zijn PC terug wilde, contact op met Gambela en nadien het hoofdkwartier van Malakal met verzoek, hem een van de verbindingstoestellen toe te sturen.

Men antwoordde hem, dat de Puss Moth van adjudant MICHА naar Watsa teruggekeerd was en verscheidene dagen niet beschikbaar zou zijn, terwijl adjudant-chef MACKELS met de Caudron Pélican daags tevoren een noodlanding had moeten maken tussen Khartoem en Malakal en er schade opgelopen was. Bovendien was het derde toestel ook niet beschikbaar. Het gebrek aan lichte vliegtuigen betekende een handicap voor de stafverbindingen en de verplaatsing van officieren. Kolonel MOULAERT moest dus met commandant JANSSENS terug naar zijn PC van Gambela over een slecht berijdbare weg. De reis duurde twee dagen !

Revenu de Watsa le 21 avril, Pierre MICHA y déposa le capitaine WERBROUCK, chargé du 1<sup>er</sup> Bureau au QG/BCS 3, puis redécolla pour un vol d'observation au-dessus de Saïo. Le 24 avril, il lâcha des tracts en langue amharique au-dessus des positions tenues par les Erythréens qui combattaient dans les rangs italiens et le lendemain, il prit l'air avec le commandant JANSSENS qui avait terminé sa mission, qu'il déposa deux heures plus tard à Malakal. Le chef du 2<sup>e</sup> Bureau FP regagna Léopoldville par avion Sabena et fit son rapport au commandant en chef de la Force Publique, le lieutenant-général ERMENS. Il le persuada de mettre tout en œuvre pour renforcer le BCS 3, améliorer son ravitaillement et assurer l'évacuation des blessés. Pendant une courte période, le sous-lieutenant MICHA fut seul à assurer les liaisons avec son avion.

## Nouveau chef pour l'aviation

Pendant ce temps, à Léopoldville, le capitaine aviateur BURNIAUX, chargé d'organiser l'écolage d'élèves pilotes, lança une campagne de recrutement sur les ondes du Congo Belge. Le 22 avril, il reçut un ordre de mission du général ERMENS le chargeant de se rendre en Rhodesie du Sud et en Afrique du Sud, où l'Empire Training Scheme, mis en place par les Britanniques, avait permis l'ouverture de plusieurs écoles élémentaires d'entraînement (Elementary Flying Training School)

En Rhodesie, il prit contact avec le colonel MEREDITH, mais n'obtint aucun résultat. L'accueil ne fut pas plus favorable en Union Sud-africaine, mais l'ambassadeur belge à Prétoria intercéda auprès du maréchal SMUTS et un accord de coopération fut signé le 10 mai 1941. Le 25 juillet suivant, un premier contingent de candidats-pilotes débarqua d'un avion Sabena à Prétoria et fut passé en revue par le maréchal SMUTS, avant de rejoindre l'ITW et l'ATW de Lyttleton<sup>1</sup>

Peu après, un aviateur plus élevé en grade fut nommé à la tête de l'aviation militaire. Il s'agissait du commandant aviateur RUCQUOI<sup>(2)</sup>, ancien chef du service d'essais en vol de l'Aéronautique militaire belge, replié à Bordeaux-Mérignac avec son unité en 1940. Bloqué par l'armistice, il avait rejoint les Etats-Unis, d'où il avait offert ses services à la RAF, puis aux autorités du Congo. Le gouverneur général RYCKMANS lui répondit favorablement au début de janvier 1941 et l'invita à venir à Léopoldville. Trois mois plus tard, un navire le débarqua à Lagos, d'où un appareil de la Sabena le déposa à l'aérodrome de Léopoldville/Ndolo.

Il fut accueilli par le capitaine aviateur BURNIAUX qui le mit au courant des difficultés qu'il avait rencontré, particulièrement pour la formation des pilotes, radios, navigateurs et mécaniciens, puis ils se rendirent en inspection à Watsa.

<sup>1</sup> ITW: Initial Training Wing et ATW: Advanced Training Wing  
Cours théoriques uniquement.

<sup>2</sup> Décédé le 25 juillet 2001 dans sa 99<sup>ème</sup> année

Op 21 keerde Pierre MICHA terug uit Watsa en deponeerde er kapitein WERBROUCK, gelast met het 1ste Bureau op het BCS 3 hoofdkwartier, om nadien weer op te stijgen voor een waarnemingsvlucht boven Saïo. Op 24 april loste hij pamfletten in Amharische taal boven de posities van de Erythreërs, die in de Italiaanse rangen vochten. 'sAnderendaags steeg hij op met commandant JANSSENS, die zijn opdracht beëindigd had, om hem twee uur later in Malakal neer te zetten. De chef van het 2de OM Bureau keerde met een Sabenavliegtuig terug naar Leopoldstad om er rapport uit te brengen bij de opperbevelhebber van de Openbare Macht, luitenant-generaal ERMENS. Hij overtuigde hem ervan, alles in het werk te stellen om het BCS 3 te versterken, zijn bevoorrading te verbeteren en te zorgen voor evacuatie van de gewonden. Gedurende een korte periode was adjudant MICHA de enige om met zijn vliegtuig de verbindingen te verzekeren.

## Nieuwe chef voor de luchtvart

Gedurende die tijd lanceerde kapitein vlieger BURNIAUX, gelast met het organiseren van de opleiding van leerlingen-piloten, in Leopoldstad een aanwervingscampagne op de radio-uitzendingen van Belgisch Kongo. Op 22 april kreeg hij bevel van generaal ERMENS, zich naar Zuid-Rhodesië en Zuid-Afrika te begeven, waar het Empire Training Scheme, door de Britten opgericht, de opening van verschillende scholen voor elementaire opleiding ( Elementary Flying School -EFTS) mogelijk gemaakt had.

In Rhodesië nam hij contact op met kolonel MEREDITH maar zonder resultaat. Het onthaal was niet gunstiger in de Zuid-Afrikaanse Unie maar de Belgische ambassadeur in Pretoria deed een goed woordje bij maarschalk SMUTS en op 10 mei 1941 werd een samenwerkingsakkoord ondertekend. Op de daaropvolgende 25ste juli ontscheepte een Sabenavliegtuig een eerste contingent kandidaat-piloten op Pretoria. Ze werden door maarschalk SMUTS geschouwd alvorens de EFTS in Lyttleton te vervoegen

Kort nadien werd een vlieger met hogere graad aan het hoofd van de militaire luchtvart aangesteld. Het ging hier om commandant vlieger RUCQUOI, vroeger hoofd van de testpilotendienst van de Belgische militaire Luchtvart, met zijn eenheid in 1940 teruggetrokken naar Bordeaux-Mérignac. Daar was hij geblokkeerd door de wapenstilstand en hij was erin geslaagd, in de Verenigde Staten te geraken, vanwaar hij zijn diensten had aangeboden aan de RAF, nadien aan de overheid in Kongo. Begin januari 1941 kreeg hij een gunstig antwoord van Gouverneur-generaal RIJCKMANS, die hem naar Leopoldstad uitnodigde. Drie maanden later bracht een schip hem naar Lagos, vanwaar een Sabenavliegtuig hem naar het vliegveld van Leopoldstad/Ndolo bracht. Hij werd welkom door kapitein vlieger BURNIAUX. Deze bracht hem op de hoogte van de moeilijkheden, die hij had ondervonden, vooral voor de opleiding van piloten, bordtelegrafisten, navigators en mechaniekers. Nadien vertrokken ze op inspectietocht naar Watsa.

Le mécanicien HUYSMANS y avait fait transporter l'épave du Caudron "Bolikoko" avant que les indigènes ne la mettent en pièces et avait réussi à réparer les longerons brisés. Le "Bolikoko" avait été réentoilé avec les moyens du bord et le commandant RUCQUOI, ancien pilote d'essai, prit les commandes de l'appareil qui évolua sans problème dans le ciel de Watsa.

## Un Hawker Hart pour l'Aviation militaire

Pour consoler les aviateurs belges de l'immobilisation du Caudron à Watsa, le colonel Mc KENZIE obtint du QG britannique qu'un Hawker Hart d'observation leur fut cédé à Gambela. Ce type d'appareil de la RAF était, comme les Hartbeeste de la SAAF, en cours de remplacement par des avions plus modernes et le 40th Squadron, qui opérait avec trois autres squadrans de la SAAF en appui des troupes dans le Galla-Sidamo, devait rentrer en Union de l'Afrique du Sud le 21 mai pour y être équipé sur Fairey Battle. Le colonel laissa ses seize Hawker Hartbeeste au 41th Squadron SAAF.

Le pilote MACKELS prit livraison de l'appareil britannique le 14 mai sur un aérodrome de la RAF et le posa à Gambela où des cocardes belges furent peintes sur les couleurs anglaises. L'avion d'observation conserva son code K4316 et l'adjudant MACKELS remplaça son collègue MICHA et effectua journellement des missions de reconnaissance sur les positions ennemis. Bousculées dans l'est de l'Ethiopie par les forces de CUNNINGHAM, les Italiens refluèrent vers l'ouest et leur défaite s'accentua après la chute d'Addis Abeba le 5 avril et celle de Massawa le 8 avril 1941.

Le général de Corps d'armée GAZZERA, commandant en chef de l'AOI se retrouva encerclé avec plusieurs divisions d'infanterie dans le Galla-Sidamo. Les Belges du BCS 3 tenaient position à l'ouest de cette province et les King African Rifles barraient les routes du nord, tandis que les Sud-Africains progressaient du sud vers Bedelle et Gimma. Depuis le début de la campagne, l'aéronautique militaire italienne avait subi des pertes sensibles, mais il lui restait quelques appareils et le 23 avril, elle tenta d'évacuer le général GAZZERA et son état-major replié à Gimma.

Cette tentative avorta grâce à deux Hawker Hurricane de la SAAF qui endommagèrent un Caproni Ca-133 et plusieurs véhicules sur la piste de cette localité, mais un avion de chasse fut abattu.

Le Hawker Hart aux couleurs belges termina sa courte carrière le 26 mai au retour d'une mission à Ghimbi. La piste de Gambela était assez courte et l'adjudant MACKELS fit un cheval de bois\*. L'appareil gisait sur le dos et le pilote et son passager furent tirés de leur position incommode sans aucune blessure, mais l'avion était bon pour la casse (Deux photos de cet appareil furent néanmoins publiées en 1942 dans une brochure sur la FP, dont deux pages étaient consacrées à la gloire de l'aviation militaire).

\* A cause probablement d'une vitesse d'approche trop élevée.

Mechaniker HUYSMANS had er het wrak van de Caudron "Bolikoko" doen overbrengen voor de inheemsen het in stukken zouden hakken en hij was erin geslaagd, de gebroken langsliggers te herstellen. De "Bolikoko" kreeg tenslotte zo goed het ging een nieuwe linnenbekleding. Commandant RUCQUOI, vroeger testpiloot, zette zich aan de stuurnippel om zonder probleem in de lucht van Watsa rond te vliegen.

## Een Hawker Hart voor de militaire Luchtvaart

Om de Belgische vliegers te troosten voor de immobilisatie van de Caudron in Watsa verkreeg kolonel Mc KENZIE van het Britse hoofdkwartier, dat hun een Hawker Hart waarnemingstoestel ter beschikking werd gesteld in Gambela. Dit soort vliegtuig van de RAF werd stilaan evenals de Hartbeeste van de SAAF vervangen door moderne toestellen. Het 40ste Squadron, dat met drie andere escadrilles van de SAAF optrad als steun voor de troepen in Galla-Sidamo, moest op 21 mei naar de Zuid-Afrikaanse Republiek terugkeren om er te worden uitgerust op Fairey Battle. Hij liet zijn zestien Hawker Hartbeeste over aan het 41ste Squadron van de SAAF. Op 14 mei nam piloot MACKELS het Britse toestel in ontvangst op een vliegveld van de RAF en vloog ermee naar Gambela, waar de Belgische driekleur overschilderd werd door de Engelse kleuren. Het waarnemingsvliegtuig behield zijn code K4316 en adjudant MACKELS verving zijn collega MICHA. Hij voerde dagelijks verkenningsopdrachten uit boven de vijandelijke posities. Intussen werden de Italianen in het oosten van Ethiopië flink dooreengeschud door de troepen van CUNNINGHAM en ze trokken naar het westen terug. Hun nederlaag werd duidelijk na de val van Addis Abeba op 5 april en die van Massawa op 8 april 1941.

De generaal van het legerkorps GAZZERA, hoofdbevelhebber van de AOI was in Galla-Sidamo door verschillende infanteriedivisies omsingeld. De Belgen van het BCS 3 hielden hun positie in het westen van deze provincie en de King African Rifles blokkeerden de wegen van het zuiden naar Bedelle en Gimma. Sedert het begin van de campagne had de Italiaanse militaire luchtvaart ernstige verliezen geleden maar ze behield toch nog enkele toestellen. Op 23 april trachtten de Italianen generaal GAZZERA en zijn staf, die zich in Gimma teruggetrokken had, te evacueren.

Deze poging mislukte dankzij twee Hawker Hurricane van de SAAF, die schade toebrachten aan een Caproni Ca-133 en verschillende voertuigen op de piste van deze plaats, maar een jachtvliegtuig werd neergeschoten.

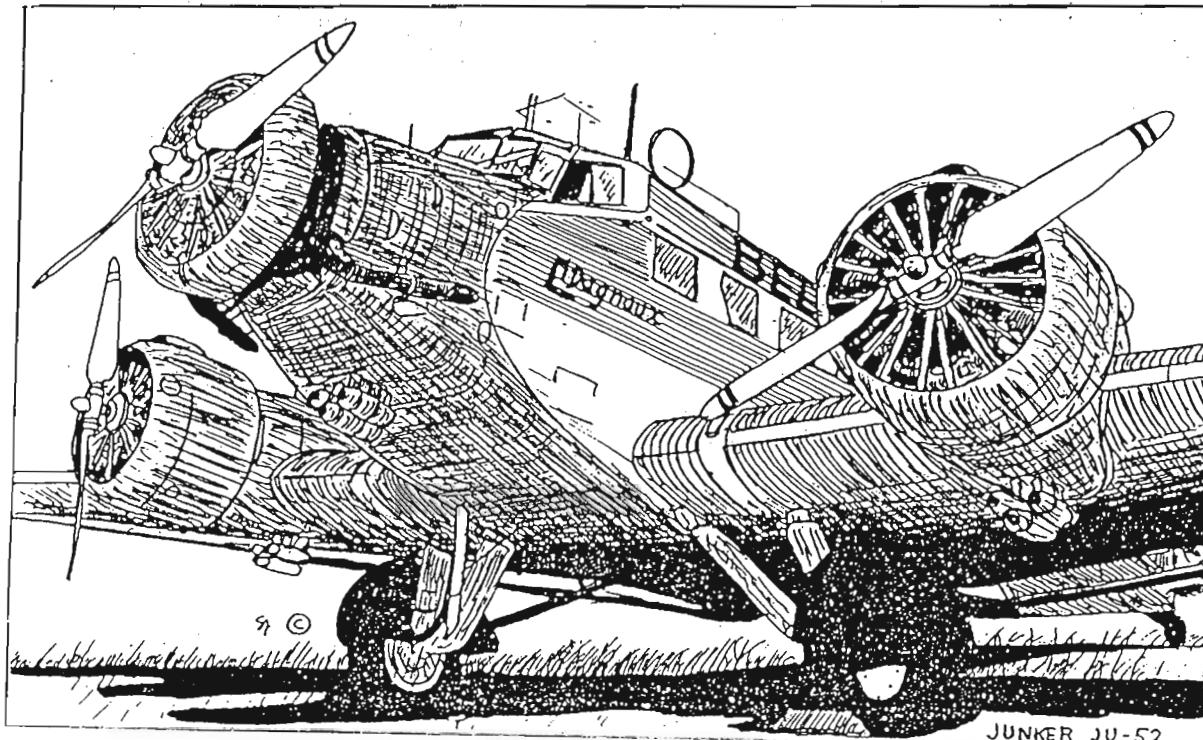
De Hawker Hart met Belgische kleuren beëindigde zijn korte loopbaan op 26 mei, terug van een opdracht in Ghimbi. De piste van Gambela was tamelijk kort en adjudant MICHELS maakte na een brutale ground-loop. Het toestel gleed op de rug en piloot en passagier werden zonder enige kwetsuur uit hun hachelijke positie getrokken, maar het vliegtuig was naar de vaantjes. ( Twee foto's van dit toestel werden nochtans in 1942 afgedrukt in een brochure over de O.M., twee bladzijden daarvan waren gewijd aan de roem van de militaire luchtvaart).

## Les Junker à la rescousse

A partir du 8 mai, la saison des pluies empêcha les opérations jusqu'en juin car les rivières débordèrent, transformant la région en marécage et les routes en patinoires. Toutes communications en Gambela et Malakal devinrent impossibles, sauf par la voie aérienne et, à partir d'une certaine période, par la voie fluviale. La Sabena vint à la rescousse des troupes belges, car il fallait nourrir 2500 combattants. Deux Junker Ju-52 apportèrent du ravitaillement qu'ils déposaient à Malakal ou donnaient à basse altitude, car l'aérodrome de Gambela était trop petit pour accueillir les lourds trimoteurs.

## Junkers snellen te hulp

Vanaf 8 mei tot juni werden de operaties belemmerd door het regenseizoen, want de rivieren liepen over en vormden de streek om tot moeras en de wegen tot schaatsbanen. Alle communicaties in Gambela en Makala werden onmogelijk, behalve via de lucht en vanaf een bepaalde periode via de waterweg. Sabena kwam de Belgische troepen te hulp want er moesten 2500 strijders gevoerd worden. Twee Junker JU-52 zorgden voor voedselbevoorrading, die ze nerzettten op Malakal of op lage hoogte dropten, want het vliegveld van Gambela was te klein om de zware driemotorige toestellen te ontvangen.

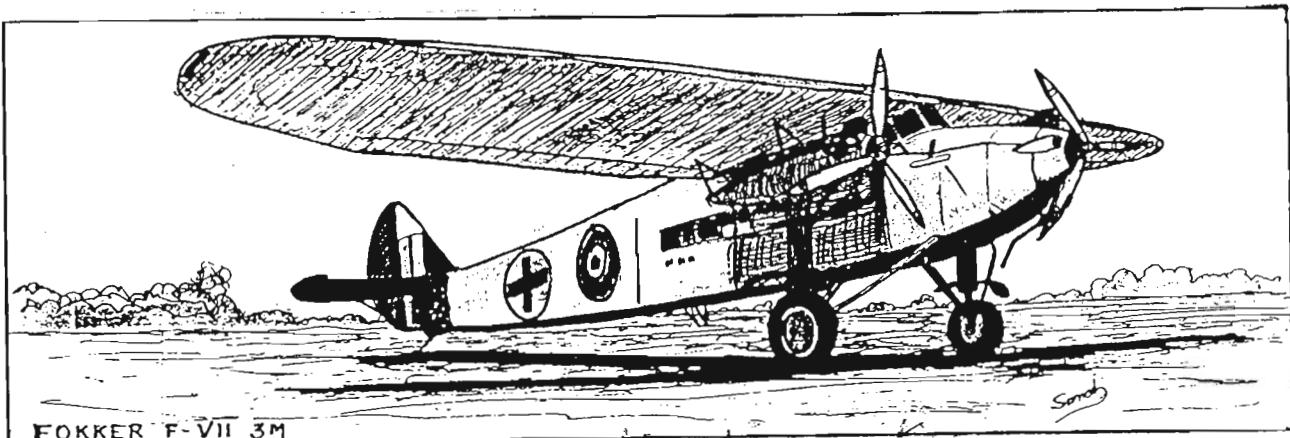


JUNKER JU-52

Le lieutenant-général ERMENS se rendit également en inspection dans le nord-est et prit place dans le Ju-52 OO-AUF, baptisé "Cdt Dagnaux". Il fut piloté par le commandant RUCQUOI qui le transporta à Malakal le 13 mai 1941. Le commandant en chef de la FP se rendit ensuite à Khartoum où il rencontra le lieutenant-général PLATT à son QG. Le lendemain, le général ERMENS regagna Malakal et prit place dans le Leopard Moth pour aller inspecter les positions du BCS 3 à Gambela. L'inactivité forcée cessa avec le retour du beau temps et les troupes belges furent notamment renforcées en vue d'une nouvelle opération prescrite par le QG de Khartoum. Ses effectifs atteignirent 5988 hommes dont 2328 porteurs.

De son côté, l'aviation légère tenta d'assurer le ravitaillement minimum des positions établies sur la Bortaï, mais elle était handicapée par sa faible charge. Ils évacuèrent vers Malakal les blessés et les malades nécessitant des soins. De là, ils étaient pris en charge par le Fokker F-VII OO-AIX transformé en avion sanitaire, en attendant que l'hôpital de campagne rejoigne par le Nil avec des renforts supplémentaires, dont une compagnie du génie.

Luitenant-generaal ERMENS begaf zich eveneens op inspectietocht in het noord-oosten en nam plaats in de Ju-52 OO-AUF, die de doopnaam "Cdt Dagnaux" kreeg. Aan het stuur zat commandant RUQUOI die het toestel op 13 mei 1941 naar Malakal bracht. De hoofdbevelhebber van de OM begaf zich dan naar Khartoem, waar hij een ontmoeting had met luitenant-generaal PLATT op diens hoofdkwartier. Anderendaags ging generaal ERMENS naar Malakal en nam plaats in de Leopard Moth om de stellingen van het BCS 3 in Gambela te gaan inspecteren. De gedwongen inactiviteit kwam ten einde met de terugkeer van het goede weer en de Belgische troepen werden gevoelig versterkt met het oog op een nieuwe operatie, die door het hoofdkwartier van Khartoem bevolen was. De mansterkte bedroeg 5998 mannen waarvan 2328 dragers. Anderzijds trachtte de lichte luchtmacht te zorgen voor een minimum aan bevoorrading van de posities op de Bortaï, maar ze was gehandicapt door haar zwakke ladingsmogelijkheden. Ze zorgden voor evacuatie van gewonden en zorgbehoedende zieken naar Malakal. Daar werden ze ten laste genomen door de Fokker F-VII OO-AIX omgevormd tot sanitair vliegtuig, in afwachting van vervoer van het veldhospitaal via de Nijl met bijkomende versterking, o.a. met een geniecompagnie.



Au début du mois de juin, la section d'écoute de la FP identifia les unités ennemis prisent dans la nasse, il s'agissait de six divisions coloniales plus ou moins complètes, quelques bataillons de Chemises noires, trois Banda de troupes érythréennes, de l'artillerie divisionnaire et des Carabinieri (gendarmes).

Le BCS 3 reçut de Khartoum la mission d'interdire tous mouvements de l'ennemi vers l'ouest, tandis que les Sud-Africains poursuivaient leur avance et occupaient Gimma, puis Lechemti, dans l'est. Les aérodromes de ces localités servirent de base aux Flight du 41th Squadron, dernier à être équipé de biplans Hartbeeste.

Des patrouilles de ces trois biplans effectuèrent quotidiennement des attaques contre le QG du général GAZZERA à Dembidollo, lâchant leurs bombes légères et mitraillant les voies d'accès.

Le 11 juin, un bombardier ennemi survola Gambela en mission d'observation et le lieutenant-colonel DRONKERS-MARTENS, chef du BCS 3, fit mettre en position anti-aérienne la section de mitrailleuses Hotchkiss du sous-lieutenant BROUSMICHE. Elle fut placée en bordure du terrain d'aviation de manière à défendre l'embarcadère, car un important convoi fluvial était attendu avec des renforts et du ravitaillement. Le sous-lieutenant MICHA fut envoyé à sa rencontre, mais il le survola à bonne hauteur car toutes les armes étaient braquées vers le ciel.

## La victoire de Saïo

Le 24 juin 1941, le général GILLIAERT, commandant en chef des TNE, se rendit à Malakal où il rencontra le chef du BCS 3. Le général envisageait une attaque sur Saïo, préférable selon lui à l'attaque sur Mogi demandée par le colonel JOHNSON, chef du II/6 KAR, car elle était plus facile à organiser étant donné que les difficultés de cet objectif étaient connues grâce aux patrouilles terrestres et aux reconnaissances aériennes. A l'issue de cette conférence d'EM, le commandant supérieur des TNE décida de rejoindre Gambela, dès le lendemain, pour y étudier la situation sur place.

Begin juni identificeerde de afluisterafdeling van de OM de vijandelijke eenheden die in de val zaten. Het ging om zes min of meer volledige koloniale divisies, enkele bataljons Zwarthemden, drie Banda's Erythreïsche troepen, divisionaire artillerie en Carabinieris (rijkswachters). Het BCS 3 kreeg opdracht van Khartoem, alle bewegingen van de vijand naar het westen te verhinderen, terwijl de Zuid-Afrikanen hun opmars voortzetten en slaagden in de bezetting van Gimma, nadat van Lechemti, in het oosten. De vliegvelden van deze plaatsen dienden als basis voor de Flights van het 41ste Escadrille, de laatste die met tweedekkers Hartbeeste uitgerust waren.

Patrouilles van deze drie tweedekkers deden dagelijks aanvallen op het hoofdkwartier van generaal GAZZERA in Dembidollo. Ze dropten lichte bommen en mitraillerden toegangswegen. Op 11 juni vloog een vijandelijke bommenwerper met waarnemingsopdracht boven Gambela. Luitenant-kolonel DRONKERS-MARTENS, hoofd van het BCS 3, liet de mitrailleursafdeling Hotchkiss van onderluitenant BROUSMICHE in luchtafweerpositie brengen. De afdeling werd opgesteld langs de rand van het vliegplein, om de aanlegsteiger te beschermen, want er werd een belangrijk rivierkonvooi verwacht met versterking en bevoorrading. Adjudant MICHA werd uitgezonden om het te verwelkomen maar hij vloog op behoorlijke hoogte, want alle wapens waren op de lucht gericht.

## De overwinning van Saïo

Op 21 juni 1941 begaf generaal GILLIAERT, hoofdbevelhebber van de TNE, zich naar Malakal voor een ontmoeting met de chef van het BCS 3. De generaal plande een aanval op Saïo, volgens hem te verkiezen boven een aanval op Mogi, zoals aangevraagd door kolonel JOHNSON, chef van het II/6 KAR, want deze was gemakkelijker te organiseren omdat de moeilijkheden van dit doelwit gekend waren, dankzij de patrouilles te land en de verkenningen vanuit de lucht. Na deze stafconferentie besliste de hoge TNE bevelhebber zich reeds 's anderendaags naar Gambela te begeven om er de toestand ter plaatse te gaan onderzoeken.

Il était accompagné de son adjoint, tandis que le chef du BCS 3 était accompagné du sien, aussi les deux monomoteurs De Havilland furent mobilisés et volèrent de concert. Le moteur de ces avions de tourisme avait dépassé leur potentiel et nécessitait un bon entretien, car il manquait de compression, mais les pilotes MICHA et GHEYSEN transportèrent leurs passagers à bon port. Les officiers de la FP gagnèrent en voiture le PC du BCS 3 et l'opération suggérée par le général GILLIAERT fut mise au point, puis communiquée par télégramme au QG de Khartoum.

La proposition du général GILLIAERT fut acceptée et les Ju 86 de la SAAF lâchèrent leurs bombes durant trois jours sur Saïo sur sa demande, tandis que des patrouilles d'Hartbeeste mitraillaient les positions italiennes. Lorsque les Belges déclenchèrent l'attaque le 3 juillet à l'aube, la surprise des Italiens fut totale. Vers 14h00, des parlementaires ennemis porteurs de drapeaux blancs se présentèrent au pont de la Bortai et demandèrent la cessation des hostilités au nom du général GAZERRA.

La paix fut signée le 6 juillet dans la matinée et entraîna la reddition de toutes les troupes italiennes combattant au sud du Nil bleu, soit près de 15.000 hommes, 370 officiers supérieurs et neuf officiers généraux dont le général de Corps d'Armée GAZZERA commandant des troupes de l'AOI et le général de division aérienne FARONATO, commandant de la Regia Aeronautica Militare en AOI. Le moment le plus poignant de cette campagne fut l'entrée d'une unité du BCS 3 dans Saïo, défilant drapeau belge en tête dans la ville conquise.

Quelques temps après la fin des combats, l'empereur HAÏLE SELASSIE nomma un nouveau gouverneur au Galla Sidamo. Il fut accueilli par une garde d'honneur belge et éthiopienne et le drapeau de ces deux pays fut hissé, tandis que les canons tiraient des coups à blanc et que les deux monomoteurs De Havilland de l'aviation militaire évoluaient dans le ciel.

Ce fut l'apothéose avant le retour du BCS 3 au Congo, qui s'étala jusqu'en septembre. L'évacuation des derniers blessés fut assurée par les deux Fokker F-VII réquisitionnés, car le OO-AIV avait été remis en ordre de vol à Ndolo.

## FIN

### Sources

- Interview du général aviateur BURNIAUX et de l'adjoint-chef GHEYSEN par Daniel Despas.
- Brochure sur la Force Publique imprimée en 1942 sur les presses du Gouvernement Général pour le compte de l'EM/FP.
- La guerre dans les hautes herbes, par G. DELHOUGNE. Ed Soledi - Liège 1945
- Au fil d'une vie, par le général JANSSENS. Ed P. De Meyere - 1973
- Bortai, par Ph. Brousse; Ed Gamma - 1987
- L'aviation FP, par le commandant Vidick (Bulletin Ufracol)
- Air Pictorial "East African Air War" paru en 1984.
- John MICHIAUX (correction du texte)

Hij was vergezeld van zijn adjunct, terwijl de chef van het BCS 3 ook zijn adjunct wilde meenemen, dus werden er twee eenmotorige toestellen De Havilland gemobiliseerd om samen te vliegen. De motoren van deze vliegtuigen waren reeds over hun potentieel en hadden een goede onderhoudsbeurt nodig, want er ontbrak compressie, maar de piloten MICHA en GHEYSEN brachten hun passagiers toch waar ze moesten zijn. De officieren van de OM begaven zich met wagens naar de PC van het BCS 3 en daar werd de laatste hand gelegd aan de plannen van de door generaal GILLIAERT voorgestelde operatie ; wat nadien per telegram doorgeseind werd naar het hoofdkwartier van Khartoem.

Het voorstel van generaal GILLIAERT werd aanvaard en op zijn verzoek dropten de Ju-86 van de SAAF drie dagen lang hun bommen op Saïo, terwijl de Hartbeeste patrouilles de Italiaanse stellingen mitralieerden. Toen de Belgen bij het ochtendgloren op 3 juli de aanval lanceerden, waren de Italianen totaal verrast. Rond 14.00 u boden vijandelijke parlementariërs zich met witte vlaggen aan op de Bortaibrug en in naam van generaal GAZZERA verzochten ze om stopzetting van de vijandelijkheden.

De vrede werd 's morgens op 6 juli ondertekend en betekende meteen de overgave van alle Italiaanse troepen, die vochten in het zuiden van de blauwe Nijl , namelijk 15.000 manschappen, 370 hogere officieren en negen generaalofficieren, waarbij generaal GAZZERA van het Legerkorps, bevelhebber van de troepen van de AOI en luchtmacht-divisiegeneraal FARONATO, bevelhebber van de Militaire Luchtvaart in de AOI.

Het meest indrukwekkende ogenblik van deze campagne was de intrede van een eenheid van het BCS 3 in Saïo, Belgische driekleur op kop inde veroverde stad.

Kort na het einde van de gevechten benoemd keizer HAÏLE SELASSIE een nieuwe gouverneur in Galla Sidamo. Hij werd onthaald met een Belgische en Ethiopische eegarde en de vlag van beide landen werd gehesen, terwijl kanonnen met los kruit schoten en twee eenmotorige De Havillands van de militaire luchtvaart in de lucht evolueerden.

Dat was de apotheose voor de terugkeer van het BSC 3 naar Kongo, wat in een tijdspanne tot september gebeurde. De evacuatie van de laatste gewonden gebeurde met de twee opgeëiste Fokker-VII, want de OO-AIV was opnieuw vluchtvaardig gemaakt in Ndolo.

## EINDE

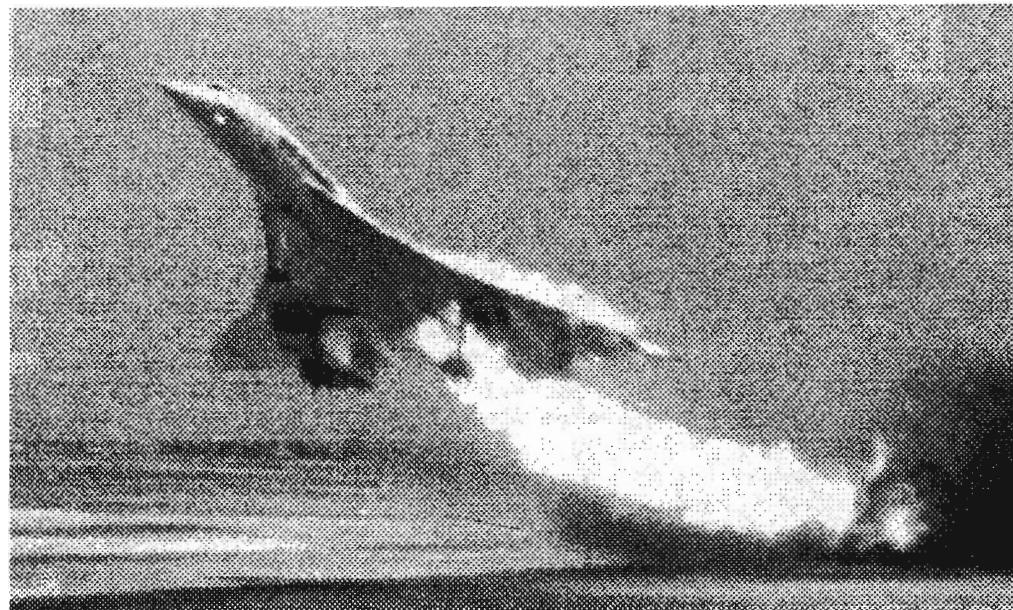
### Bronnen

- Interview van generaal vlieger BURNIAUX en van chef-adjunt GHEYSEN door Daniel Despas
- Brochure over de Openbare Macht, gepubliceerd in 1942 op de persen van het Gouvernement-generaal voor rekening van de OM/STAF
- "La guerre dans les hautes herbes" (oorlog in het hoge gras) door G.DELHOUGNE; uitg. Soledi - Luik 1945
- "Au fil d'une vie" ( in de loop van een leven) door generaal JANSSENS, Uitg. P. De Meyere - 1973
- "Bortai" door Ph. Brousse, commandant Vidick Bulletin Ufracol ), Uitg. Gamma - 1987
- "L'aviation FP" ( OM vliegwezen) door Cdt Vidick (UFRACOL)
- Air "Pictorial "East African Air War", verschenen in 1984.
- John MICHIAUX (verbeteringen)

Een standpunt..!

# HET WARE VERHAAL VAN DE CRASH VAN DE CONCORDE

Het is een onvergeten, met symboliek beladen beeld: de foto, genomen op 25 juli vorig jaar, van het moment waarop de Concorde een technologische Icarus werd. De grote witte vogel verheft zich onmiddellijk na de start boven startbaan 26 van de Parijs luchthaven Charles De Gaulle. Hij is op dat moment al dodelijk gewond en brandt hevig onder de linkervleugel. Minder dan twee minuten later zal het enige supersonische passagiersvliegtuig ter wereld op de Parijse voorstad Gonesse neerstorten. De 109 inzittenden en nog vijf mensen op de grond komen om het leven.



© AP

Volgens het BEA, het Franse bureau dat met het onderzoek is belast, is de brand ontstaan toen het toestel over een stuk metaal reed dat op de startbaan lag. Dat veroorzaakte een klapband, waarna een rondvliegend stuk rubber een brandstoffank in de vleugel lek sloeg. De brand stof die eruit vloeide, vatte meteen vuur. Door de hitte vielen twee motoren uit, en door het gebrek aan stuvermogen werd een crash onvermijdelijk, ondanks de moedige reddingspogingen van gezagvoerder Christian Marty, een waaghals die ooit op een windsurfplank de Atlantische Oceaan is overgestoken.

Un pont de vue..!

# L'HISTOIRE VRAIE DE LA CHUTE DU CONCORDE ?

La photo prise le 25 juillet de l'année passée, au moment où le Concorde s'est transformé en un Icare technologique, image chargée de symbole, est inoubliable.

Le grand oiseau blanc s'élève immédiatement après le décollage au-dessus de la piste 26 de l'aérodrome parisien de Charles De Gaulle. Il est à ce moment blessé mortellement car un incendie violent s'est déclaré sous l'aile gauche. Moins de deux minutes plus tard, le seul avion commercial supersonique au monde s'écrasera à Gonesse, faubourg de Paris. Les 109 passagers et cinq personnes au sol trouveront la mort.

Suivant le BEA (Bureau Enquête et Accident) chargé de l'enquête, le feu s'est déclaré après que l'avion eut roulé sur une pièce métallique qui se trouvait sur la piste. Elle provoqua l'éclatement d'un pneu dont un morceau de caoutchouc fut projeté dans l'aile, creva un réservoir de carburant qui, en s'échappant, s'enflamma. Par la chaleur, deux moteurs cessèrent de fonctionner; l'accident devenait inévitable à la suite de cette perte de poussée, malgré les tentatives courageuses du commandant de bord Christian Marty, un grand sportif qui avait réussi l'exploit de traverser l'Océan atlantique sur une planche à voile.

Vanwege die *single cause*-uitleg hebben de Britse burgerluchtvaartautoriteiten drie weken na de ramp beslist de even Conordes van British Airways aan de grond te houden. Want een klapband alleen mag nooit het verlies van een passagiersvliegtuig veroorzaken, zo redeneerden ze.

Maar uit onderzoek van de Britse krant *The Observer* blijkt dat de waarheid veel ingewikkelder zou kunnen zijn – veel verontrustender voor Air France. Volgens John Hutchinson, die al vijftien jaar als Concorde-piloot voor British Airways vliegt, was de brand op zich "heel goed overleefbaar" en zou de piloot "instaat moeten zijn geweest zich uit de problemen te manoeuvrer". Dat niet is gebeurd, is volgens Hutchinson te wijten aan een dodelijke combinatie van operationele fouten en "nlatigheid" van de onderhoudsploeg van Air France. Er blijken dus meerdere factoren te hebben meegespeeld, waarvan de meeste hadden kunnen worden vermeden.

Kijk nog eens naar de ongelofelijke foto. Die is genomen binnen in een Boeing 747 van Air France, die net uit Japan was aangekomen en even halt hield, omdat hij de startbaan van de Concorde moest kruisen. Aan boord bevonden zich onder meer de Franse president, Jacques Chirac, en zijn echtgenote, die in Japan de top van de G7 hadden bijgewoond.

De Concorde lijkt heel dichtbij doordat hij op een haaraan de Boeing 747 had geraakt, iets wat beide toestellen in een gigantische vuurzee zou hebben veranderd. Het onderstel van de Concorde zat schuin vastgeklemd, waardoor het toestel, als een weerspanning winkelwagentje met een geblokkeerd wiel, bruusk naar links afweek. Toen Marty de stuurkolom naar achteren trok om de neus van het toestel op te tillen en op te stijgen – het proces dat piloten "rotatie" noemen – bedroeg de luchtsnelheid van het vliegtuig maar 188 knopen. Dat is 11 knopen onder de minimumsnelheid die voor dit manœuvre is vereist.

Maar hij had geen keuze: het vliegtuig stond op het punt het tarmac te verlaten en in het zachte, hobbelige gras naast de startbaan terecht te komen. Daardoor had het over de kop kunnen gaan en ontploffen. Hij moest dus wel opstijgen, hoewel hij wist dat hij te traag vloog.

In januari had het BEA een tussentijds rapport klaar. Uit de opnamen van de gesprekken in de cockpit blijkt dat copiloot Jean Marcot, net voor Marty "roteerde", heeft geschreeuwd: *Kijk uit!* "Op dit ogenblik ... is het niet mogelijk die uitspraak te verklaren", staat in het rapport te lezen. Marcot zat helemaal vooraan in een Concorde die op een startbaan tegen meer dan 320 km per uur in de richting van een 747 denderde. Zijn uitspraak lijkt dan ook perfect te verklaren.

Hoe komt het dat het vliegtuig zich in zo'n rampzalige situatie bevond? Uit nieuwe, onthutsende gegevens blijkt dat het mogelijk is dat Concorde F-BTSC van Air France slecht onderhouden was. Toen het grondpersoneel van de luchtvaartmaatschappij vier dagen vóór de ramp het onderstel van het vliegtuig na een onderhoudsbeurt weer in elkaar stak, is een zogenaamde "*spacer*", een essentieel tussenstuk van

Se référant au rapport "*single cause*" émis, les autorités aéronautiques britanniques décidèrent, trois semaines plus tard, de mettre également les Concorde de British Airways au sol. Toutefois, elles estimaient que l'éclatement d'un pneu ne pouvait pas être la seule cause de la perte d'un avion commercial.

De l'enquête effectuée par le journal britannique *The Observer* il ressort que les vraies causes pourraient être plus complexes – plus préoccupantes pour Air France. D'après John Hutchinson, qui fut pilote de Concorde pendant quinze ans chez British Airways, l'incendie en lui-même n'était pas "catastrophique" et le pilote "aurait pu avoir les moyens de maîtriser la situation". Ce ne fut pas le cas et, d'après Hutchinson, cela est dû à une combinaison fatale d'erreurs opérationnelles et de "négligence" de l'équipe d'entretien d'Air France. Plusieurs éléments se sont enchaînés dont la plupart auraient pu être évités.

Examinons encore cette étonnante photo. Elle a été prise de l'intérieur d'un Boeing 747 d'Air France qui revenait du Japon et qui stationnait sur un taxi-track avant de traverser la piste 26 utilisée par le Concorde. A bord, se trouvaient entre autres, le président Jacques Chirac et son épouse qui avaient participé à la réunion des Chefs du G7 au Japon.

Le Concorde semble tellement près du Boeing 747 qu'il est prêt à l'accrocher ce qui aurait transformé les deux appareils en un immense brasier.

Le train du Concorde est bloqué obliquement et l'appareil se déporte vers la gauche comme le chariot à provision d'un magasin qui subit la résistance d'une roue bloquée. Quand Marty tire sur le manche pour lever le nez de l'appareil et pour décoller – phase du décollage que les pilotes appellent "rotation" –, la vitesse de l'avion est de 188 nœuds. C'est 11 nœuds en dessous de la vitesse minimale exigée pour cette manœuvre.

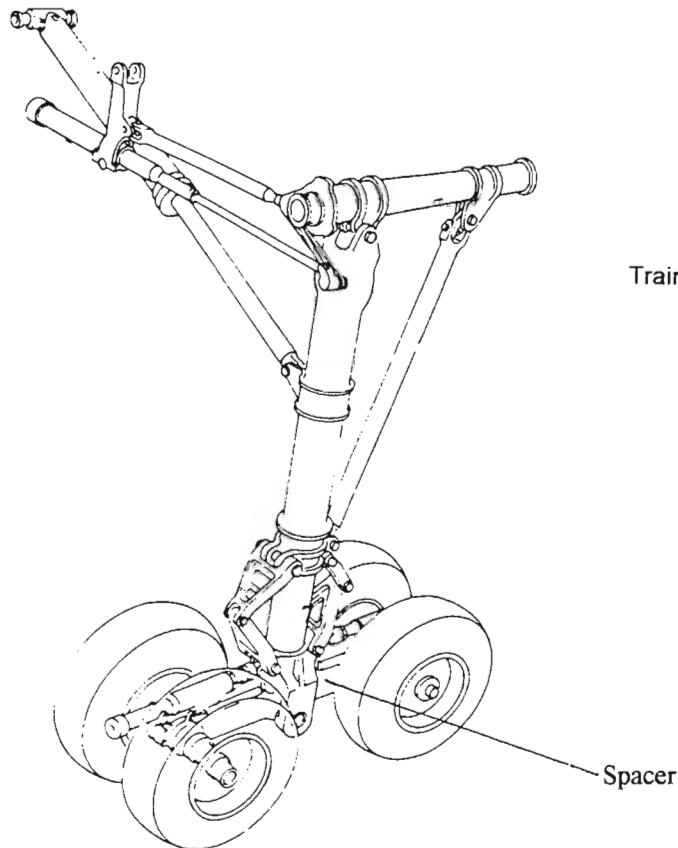
Mais il n'a pas le choix: l'appareil déporté vers la gauche est sur le point de quitter la piste, de rouler sur la surface inégale et meuble du gazon où il risque de capoter et d'exploser. Il doit donc décoller malgré qu'il sait que la vitesse est trop basse.

En janvier, le BEA publia un premier rapport. Après l'écoute de l'enregistrement des conversations dans le cockpit, on apprend que le copilote Jean Marcot s'écria au moment où Marty faisait la rotation: *Regarde dehors!* et on peut lire dans ce rapport: "Pour le moment ... il n'est pas possible d'interpréter cette intervention". Marcot est tout à l'avant d'un Concorde qui roule sur une piste à 320 km à l'heure, vers un 747. Son intervention ne prête normalement pas à interprétation!

Comment se fait-il que l'avion s'est trouvé dans cette situation catastrophique? D'après de nouvelles données étonnantes, il se pourrait que le Concorde F-BTSC d'Air France ait été mal entretenu. Lorsque le personnel d'entretien de la compagnie aérienne, quatre jours avant l'accident, remonta les éléments du train d'atterrissement de l'avion à l'occasion d'un entretien périodique, un élément essentiel appelé "*spacer*" qui maintient les

het landingsgestel dat de wielen netjes uitgelijnd houdt, niet vervangen. Het BEA ontkent dit, maar er zijn hele sterke aanwijzingen dat het vliegtuig door die ontbrekende "spacer" naar links begon af te wijken, waardoor Marty gedwongen werd te vroeg op te stijgen.

le train de roues aligné, n'a pas été remplacé. Le BEA ne reconnaît pas ce fait mais les présomptions sont suffisantes pour affirmer que l'absence de ce "spacer" provoqua le déportement de l'avion vers la gauche qui força Marty à précipiter le décollage.



Train d'atterrissement principal du Concorde  
Bogie de quatre roues  
Hoofdlandingsgestel van de Concorde  
Draaistel met vierwielen

Het toestel was bovendien te zwaar geladen. Het woog ruim zes ton meer dan het toegelaten maximumgewicht. Daardoor kwam het zwaartepunt gevaarlijk ver naar achteren te liggen. Nog vóór de klapband had Marty volgens Hutchinson dus al de veiligheidsregels overtreden.

Als de Concorde het stuk metaal niet had geraakt, dan had Marty haast zeker geen enkel probleem gehad. Maar aangezien zich een noodgeval voordeel terwijl zijn toestel onvoldoende snelheid had, restten Marty maar weinig opties. Hij moest een toestel zien te reden dat ooit een staaltje van technisch vernuft was, maar dat nu, in de woorden van Hutchinson, "als een vliegende pannenkoek reageerde".

Uit het onderzoek van *The Observer* blijkt dat de Concorde helemaal niet aan de grond hoeft te worden gehouden. Het toestel, waarvan de brandstoffanks nu voor bijna 50 miljoen € (haast twee miljard frank) met een laag Kevlar zijn versterkt, was eigenlijk al veilig. De advocaten van Air France staan op het punt een regeling te treffen met de families van de 109 Duitse slachtoffers, toeristen uit Mönchen-Gladbach die de luxreis van hun leven zouden maken. Elke familie krijgt ruim 1,6 miljoen € aangeboden (zo'n 66 miljoen

De plus, l'avion était trop lourdement chargé. Sa masse était de six tonnes au-dessus de la masse maximale autorisée, ce qui provoqua le déplacement du centre de gravité vers l'arrière. L'éclatement du pneu mis à part, Marty a enfreint les règles de sécurité, d'après Hutchinson.

Si le Concorde n'avait pas roulé sur la pièce métallique, Marty n'aurait probablement eu aucun problème. Mais étant donné la situation critique à laquelle il a été confronté, il n'avait pas beaucoup d'options. Il devait tenter le sauvetage de l'appareil, bel exemple d'ingéniosité technologique, mais qui d'après Hutchinson, "devint une réelle poêle à crêpe volante".

D'après l'enquête effectuée par *The Observer*, il n'était pas nécessaire d'interdire les Concorde de vol. L'appareil, dont les réservoirs de carburant sont maintenant renforcés par une couche de Kevlar pour un prix approximatif de 50 millions € (près de deux milliards BEF) était en lui-même sûr.

Les avocats d'Air France sont sur le point de conclure un accord avec les familles des 109 victimes allemandes, touristes de Mönchen-Gladbach qui auraient réalisé le voyage de rêve de leur vie. Chaque

frank) – het meeste genereuze aanbod in de Duitse rechtsgeschiedenis.

Maar als zou blijken dat de catastrofe niet één oorzaak heeft, komt de regeling in gevaar. Aangezien het vliegtuig naar New-York vloog, zouden de familieleden het recht hebben een zaak aan te spannen in de Verenigde Staten. En als de Amerikaanse rechtbanken Air France schuldig bevinden, kunnen ze een schadevergoeding toewijzen waarbij de 1,6 miljoen € in het niet zou verzinken.

De belangrijkste gegevens over de crash zijn grotendeels te vinden op Internet, in de twee rapporten die het BEA al heeft gepubliceerd. Het slotrapport van het BEA wordt over enkele weken verwacht. Intussen is ook een onderzoeksrechter met een onderzoek bezig. De ontbrekende "spacer", en de gevolgen daarvan voor vlucht 4590, zijn nu het belangrijkste voorwerp van het gerechtelijk onderzoek geworden. Als de Franse rechtbanken beslissen dat er voldoende bewijzen zijn, kunnen ze Air France van onvrijwillige doodslag beschuldigen.

Het landingsgestel van de Concorde moet tegen verschrikkelijk veel druk bestand zijn. In tegenstelling tot die van andere vliegtuigen wekken de driehoekige vleugels van de Concorde nauwelijks enige *lift* op vooraleer de captain de neus van het toestel omhoogtrekt en het vliegtuig met een hoek van 18 graden opricht. Tot op dat moment rust het hele gewicht van de Concorde – in het geval van een volgeladen toestel bij de start zo'n 185 ton – op de wielen en de wielstellen.

Op geregelde tijdstippen – na enkele honderden vlieguren – laten Air France en British Airways de verschillende dragende elementen wegens slijtage vervangen. Bij het uit elkaar halen en weer in elkaar steken van de wielstellen moet het grondpersoneel een bijzonder strikte procedure volgen. Bovendien moet het werk daarna bijzonder grondig geïnspecteerd en gecontroleerd worden.

Concorde F-BTSC ging op 18 juli, een week voor de crash, de hangar van Charles De Gaulle binnen. Toen het toestel op 21 juli weer uit de hangar kwam, ontbrak de "spacer" van het linker wielstel. De "spacer", een grijze, geanodiseerde stuk aluminium dat zo'n 12 cm dik en zo'n 30 cm lang is, werd na de crash in een atelier van Air France teruggevonden. Hij zat nog vast aan het oude wielstel, dat was vervangen.

In de dagen voor het ongeluk is het toestel tweemaal naar New York en terug naar Parijs gevlogen. Door het ontbreken van de "spacer" zaten het wielstel en de wielen niet meer muurvast. Toen het toestel naar het begin van de startbaan taxiede, was er niets meer om de voorste en de achterste wielen van het wielstel netjes afgelijnd te houden. Het winkelwagentje kon dus elk moment blokkeren.

familie recevra à peu près 1,6 millions d' € (± 66 millions BEF) – l'offre la plus généreuse dans l'histoire du Droit allemand.

Mais s'il était prouvé que la catastrophe est due à plusieurs causes, ce règlement serait caduc. Etant donné que la destination de l'avion était New York, les familles auraient le droit de porter plainte auprès d'un tribunal aux Etats-Unis. Si les tribunaux américains devaient conclure à la responsabilité d'Air France, ils pourraient accorder aux familles des indemnités de loin supérieures au montant proposé.

Les données principales concernant l'accident peuvent être trouvées en grande partie sur Internet, dans les deux rapports déjà publiés par le BEA. Le rapport final est attendu dans quelques semaines. Entre-temps, un juge d'instruction examine aussi cette affaire. Le "spacer" manquant et son implication dans l'accident du vol 4590, est devenu un élément important de l'enquête judiciaire. Si les tribunaux français déclarent que les preuves de négligence sont établies, Air France pourrait être condamnée pour homicide involontaire.

Le train d'atterrissement du Concorde doit résister à d'énormes efforts. Comparativement à d'autres avions, l'aile delta du Concorde ne provoque que peu de portance avant que le commandant de bord ne lève le nez et règle la montée à un angle de 18 degrés.

Jusque là, toute la masse du Concorde – dans le cas d'un avion à la masse maximale au décollage de 185 tonnes – repose sur les roues et leur système.

A intervalles réguliers – après quelques centaines d'heures de vol – Air France et British Airways remplacent les différents éléments porteurs usés. Au cours du démontage et du remontage du train de roues, le personnel au sol doit suivre une procédure stricte. Ensuite, le travail doit être particulièrement et soigneusement inspecté et contrôlé.

Le Concorde F-BTSC entra dans un hangar à Charles De Gaulle le 18 juillet, une semaine avant l'accident. Lorsque l'appareil sortit du hangar le 21 juillet, le "spacer" du train de roues gauche manquait. Le "spacer", pièce grise en aluminium anodisé d'une épaisseur de 12 cm et d'une longueur de 30 cm fut retrouvé dans un atelier d'Air France après l'accident. Il était encore fixé au train de roues qui avait été déposé.

Les jours qui précédèrent l'accident, l'avion effectua deux vols aller et retour New York-Paris. Par l'absence du "spacer" le train de roues et les roues n'étaient pas solidaires. Lorsque l'appareil commença le roulage sur la piste, plus rien ne maintenait l'alignement parfait des roues avant et arrière. Le chariot (caddy) pouvait à tout moment se bloquer.

Wanneer dat precies gebeurd is, staat niet vast. Volgens Jean-Marie Chauve, zelf voormalige Concorde-piloot voor Air France, en Michel Suaud, jarenlang boordwerktenkundige van de Concorde, was het onderstel al niet meer uitgelijnd toen het op de startbaan stond. De jongste zes maanden hebben beide mannen aan een rapport van zestig bladzijden over de crash gewerkt. Dat rapport hebben ze aan de onderzoeksrechter voorgelegd.

"De acceleratie was van bij het begin al abnormaal traag" zegt Chauve. "Er was iets wat het toestel tegenhield". Volgens hem moet dat het onderstel zijn. Uit hun berekeningen blijkt dat het toestel zonder die afremmende factor op 1.694 meter van het einde van de startbaan zou zijn opgestegen – nog een einde vóór de plaats het bewuste stuk metaal lag.

Het BEA betwist dat en zegt dat het vliegtuig, vóór de klapband zich voordeed, al voldoende geaccelereerd had. Het beweert ook dat de ontbrekende "spacer", zelfs na de klapband, geen enkele rol speelde in het ongeluk.

Maar anderen beweren dat, toen de klapband zich éénmaal voordeed, het gewicht ongelijk verdeeld werd over de drie overblijvende banden en dat ze daardoor, zelfs als de wielen min of meer goed waren uitgelijnd, gevraagd naar één kant neigden. Het bewijs daarvan is een opmerkelijke fotoreeks in het voorlopige BEA-rapport. Op die foto's zijn duidelijk de slipsporen van vier banden te zien, die van de startbaan naar de verharde berm en bijna tot de begroeiing naast het tarmac leiden.

Op een van de foto's is op de voorgrond een geel, metalen landingslicht te zien dat door het toestel werd afgerukt toen Marty probeerde op te stijgen. Volgens onze bronnen heeft dat landingslicht de zaak wellicht nog verergerd. Tot dan toe had motor nummer 1 haast perfect gefunctioneerd, maar toen het toestel het landingslicht raakte, kreeg de motor harde materie te slikken, waardoor hij uitviel.

Die harde materie was, volgens onze bronnen, wellicht het vernielde landingslicht.

"Als de wielen goed uitgelijnd waren, met de achterste wielen netjes achter de voorste, zou geen vier slipsporen zien" zegt een bron uit de luchtvaartsector. En na een normale start zou je zulke sporen helemaal niet zien. Het vliegtuig was zijwaarts aan het slappen. Het was stuurloos. "De klapband alleen kan zulke slipsporen niet veroorzaakt hebben" zegt John Hutchinson. "Bij een klapband zou het loshangende rubber hier en daar sporen nalaten, maar dit zijn duidelijk slipsporen". Het effect dat deze zijdelingse afwijking op het toestel had, is te vergelijken met een *take-off* bij een uitzonderlijk sterke zijwind, een situatie die Concorde-piloten koste wat het kost moeten vermijden. De captain probeerde de afwijking naar links te compenseren door het roer naar rechts te gooien. Het mocht niet baten.

In een reactie op het rapport van captain Chauve beweert het BEA dat de ruk naar rechts veroorzaakt werd door het uitvallen van motor 1 en 2, en niet door een defect landingsgestel. Maar er schort een en ander aan deze analyse.

Il n'est pas possible de déterminer avec précision quand cela s'est passé. D'après Jean-Marie Chauve, lui-même ancien pilote de Concorde chez Air France, et Michel Suaud, longtemps mécanicien de bord de Concorde, le train de roues n'était plus aligné lorsque l'appareil se positionna sur la piste. Les derniers six mois, ces deux personnes ont travaillé à un rapport de soixante pages. Ce dernier a été transmis au juge d'instruction.

"L'accélération fut, dès le début, anormalement lente" déclare Chauve. "Quelque chose freinait l'appareil" D'après eux, le train d'atterrissage en fut la cause. Suivant leurs calculs, sans ce freinage intempestif, l'appareil aurait dû décoller 1.694 mètres avant la fin de la piste – bien avant l'endroit où se trouvait la pièce en métal en question. Le BEA conteste cette version et déclare qu'avant l'éclatement du pneu, l'appareil avait acquis suffisamment d'accélération. Le bureau ajoute également que l'absence de "spacer" même après l'éclatement, ne joua aucun rôle dans l'accident. Mais d'autres prétendent que lorsque l'éclatement survint, la masse fut répartie non uniformément sur les trois autres roues et de ce fait, une inclinaison latérale dangereuse s'est produite même par mauvais alignement de ces roues.

Une série de photos remarquables qui figurent dans un rapport précédent du BEA confirme nos propos. Sur ces photos les traces de quatre pneus sont nettement visibles et mènent de la piste vers la berme stabilisée jusqu'à pratiquement la végétation.

A l'avant-plan d'une photo on remarque une lampe de balisage jaune endommagée par l'appareil quand Marty entama le décollage. D'après nos sources, cette balise fut peut-être un élément qui agrava la situation. Jusqu'à lors, le moteur numéro 1 fonctionnait parfaitement, mais il ingurgita des pièces en matériaux durs lorsque l'avion toucha la balise et c'est alors que ce moteur perdit de la puissance.

Ces matériaux étaient, d'après nos sources, probablement des débris de la balise.

"Si les roues avaient été bien alignées, c'est-à-dire, celles de l'arrière parfaitement alignées derrière celles de l'avant, quatre traces de dérapage n'auraient pas été visibles" a déclaré une source proche du secteur aéronautique. D'ailleurs, lors d'un décollage normal, ces traces n'apparaissent pas. L'avion dérapa sur le côté. Il n'était pas dirigeable. "Le seul éclatement du pneu ne peut provoquer ces traces" dit John Hutchinson. "L'éclatement d'un pneu laisse ici et là des débris de caoutchouc, mais ici, il s'agit bien de traces de dérapage". Ce déportement de côté de l'appareil est comparable à un *take-off* avec vent violent de travers, une situation que les pilotes de Concorde doivent à tout prix éviter. Le commandant de bord tenta de compenser ce déportement vers la gauche en donnant du pied droit au palonnier. Ce fut en vain.

Dans une réaction après le rapport du commandant Chauve, BEA déclara que la compensation vers la droite résulta de la perte des moteurs 1 et 2 et pas d'un problème au train d'atterrissage. Mais il y a à boire et à manger dans cette analyse.

Ten eerste blijkt ook uit de gegevens die het BEA zelf heeft bekendgemaakt, dat de stuwwerking uit motor 1 haast normaal was tot op het einde van de slippartij, toen de motor fragmenten van het landingslicht te slikken kreeg. Het is dus niet waar dat de ruk naar rechts er kwam toen allebei de motoren uitvielen.

Ten tweede beweren Concorde-piloten dat een verlies van motorkracht geen oncontroleerbare ruk veroorzaakt. De motoren van de Concorde bevinden zich – in tegenstelling tot die van een 747, bijvoorbeeld – dicht bij de staart en de romp van het vliegtuig. *The Observer* heeft met vijf mensen gesproken die ervaring hebben als piloot van een Concorde. Elk van hen heeft al meermaals het verlies van een motor tijdens een *take-off* meegemaakt tijdens een opleidingssessie in een vluchtsimulator. Een van hem heeft het ook al echt meegemaakt, twee keer zelfs. Ze zijn het er allemaal over eens dat het, zoals John Hutchinson zegt, "helemaal geen ramp is" en dat het roer je "nog veel manoeuvreerruimte geeft".

Ten slotte zijn er nog de slipsporen. Onlangs beweerde het BEA dat het toestel helemaal niet aan het slippen was geweest. Dewoordvoerster, Helen Bastianelli, bevestigde dat de wielen "geen symmetrisch traject vertoonden" – dat ze met andere woorden niet goed uitgelijnd waren – toen de Concorde vertrok.

Het is de eerste keer dat het BEA deze cruciale mededeling deed. Maar ondanks het bestaan van de foto's bleef ze erbij dat de ruk naar rechts aan motorstoring te wijten was, met als argument dat er – foto's of geen foto's – geen slipsporen waren gevonden.

Alleen al doordat Marty 11 knoppen te traag vloog toen hij roteerde, was het toestel al haast kansloos. In de verschrikkelijke minuut tussen de start en de crash heeft hij even 210 knoppen gehaald, maar toen begaf motor nummer 1 – die net weer goed begon te werken – het voor de tweede keer.

Hoewel hij alles tegen zich had – het geblokkeerde wielnstel, de brand – maakten nog meer vermijdbare factoren het hem toen *nog* moeilijker om het toestel te reden. Toen Marty aan het begin van de startbaan halt hield, zag hij op zijn boordinstrumenten dat zijn toestel 1,2 ton extra brandstof aan boord had, die tijdens het taxiën had moeten worden verbrand. Daarnaast waren op het laatste moment nog 19 stuks bagage ingeladen, die voor een extra belasting van 500 kg zorgden. Daardoor bedroeg de totale massa 186 ton, een ton meer dan het "structurele maximumgewicht".

Bovendien was er nog iets heel belangrijks veranderd: de wind. Toen de Concorde de terminal verliet was het windstil, maar toen het toestel aan het begin van de startbaan stond, liet de controletoren Marty weten dat er een rugwind van 8 knopen stond. Het eerste wat elke piloot leert, is dat hij tegen de wind in moet opstijgen. Maar uit de boordgesprekken, blijkt dat Marty en zijn bemanning niet op de nieuwe informatie reageerden.

Premièrement, il appert des données divulguées par le BEA lui-même, que la puissance au moteur N°1 fut normale jusqu'à la fin du dérapage et jusqu'au moment où le moteur avala des débris de la balise. Il est donc faux de dire que la compensation à droite fut donnée quand les deux moteurs perdirent leur puissance.

Deuxièmement, les pilotes de Concorde déclarent que la perte d'un moteur est parfaitement contrôlable au palonnier. Les moteurs du Concorde sont situés – contrairement à ceux d'un 747 par exemple – très près de la queue et du fuselage de l'avion. *The Observer* s'est entretenu avec cinq pilotes expérimentés de Concorde. Tous ont subi la perte d'un moteur au décollage au cours d'un entraînement au simulateur de vol. L'un d'entre subit même deux fois une panne réelle. Ils sont tous d'accord pour dire, comme le déclare John Hutchinson, "que ce n'est pas dramatique" et que l'avion "est parfaitement contrôlable au palonnier".

Enfin, reste les traces de dérapage. BEA a déclaré récemment que l'avion n'avait pas dérapé. Son porte-parole, Helen Bastianelli admit que les roues "n'avaient pas suivi un trajet symétrique" – en d'autres mots, qu'elles n'étaient pas bien alignées – au départ du Concorde.

C'est la première fois que le BEA fait cette déclaration cruciale. Mais, malgré l'évidence des photos, le bureau persiste à dire que la compensation donnée à droite est due à la perte des moteurs et, en ajoutant, - preuve des photos ou pas – qu'aucune trace de dérapage ne fut trouvée sur la piste.

Le seul fait que Marty fit sa rotation 11 noeuds en dessous de la vitesse prévue, mit l'avion en fâcheuse posture. Il atteint péniblement 210 noeuds entre les minutes éprouvantes du décollage et de la chute mais alors, le moteur numéro 1 – qui avait récupéré sa puissance – le lâcha pour la seconde fois.

Malgré la malchance – train bloqué, l'incendie – d'autres facteurs doivent encore être mentionnés qui lui compliquèrent *encore* le sauvetage. Quand Marty s'aligna sur la piste, il constata grâce à ses instruments qu'il avait une surcharge de carburant de 1,2 tonnes qui aurait dû être consommée durant le taxi. En plus, 19 pièces de bagages furent encore mises à bord au dernier moment pour un poids non prévu de 500 kg. Ceci amena la masse maximale à 186 tonnes, soit une tonne au-dessus de la "masse structurelle maximale" autorisée.

Et enfin, un élément important avait changé: le vent. Quand le Concorde quitta son terminal, le vent était calme. Mais lorsqu'il s'aligna sur la piste, la tour de contrôle signala à Marty qu'il aurait un vent de dos de 8 noeuds. La première chose que les pilotes apprennent est de décoller face au vent. Mais d'après l'écoute de l'enregistrement des conversations à bord, on constate que Marty et son équipage ne réagirent pas à cette annonce.

Een belangrijk maatstaf die we daarbij in overweging moeten nemen, is *The Regulated Take-Off Weight*, het gereglementeerde maximumgewicht voor een vliegtuig bij het opstijgen op een bepaalde plaats en op een bepaald ogenblik. Toen Marty op 25 juli vertrok met een rugwind van acht knopen, bedroeg de "RTOW" van de Concorde op dat moment 180 ton. In werkelijkheid woog de Concorde dus minstens zes ton te veel.

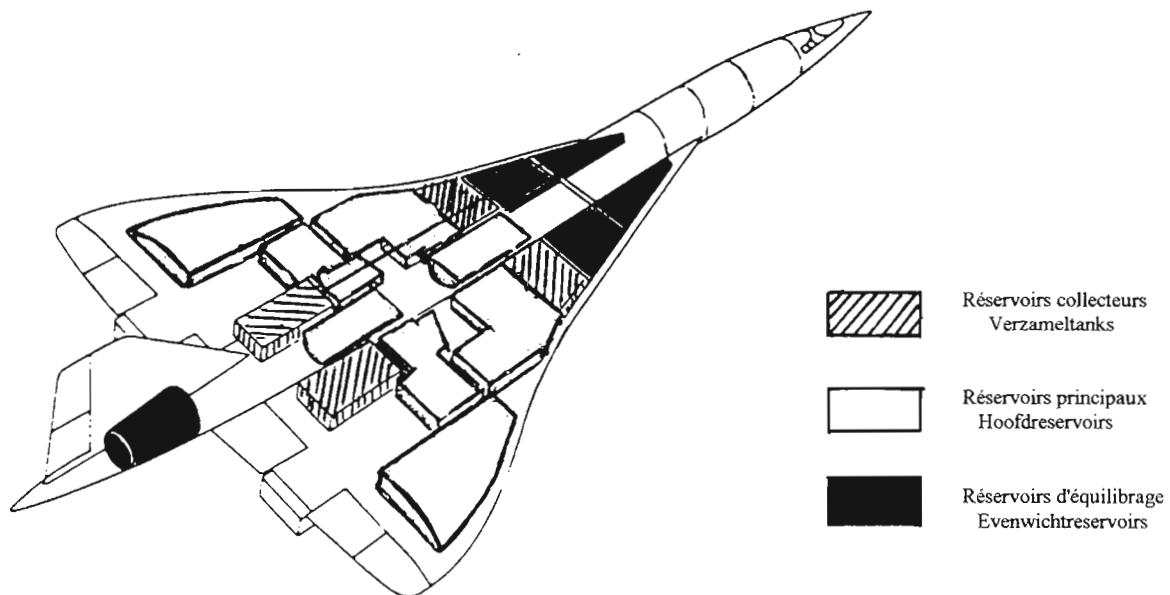
"De wind was een hele belangrijke factor, en daar zegt niemand iets over" zegt John Hutchinson. "Marty had zijn berekeningen opnieuw moeten doen". Dan zou hij naar de andere kant van de startbaan hebben getaxied – wat Concorde-piloten wel vaker doen – om tegen de wind in op te stijgen. "Ik ben eerlijk gezegd ook al vertrokken met een overgewicht van dertig, veertig kilo. Zeker ben je nooit, tenzij je alle passagiers en hun bagage zou wegen. Maar met zes ton overgewicht zou ik nooit opstijgen".

Door het extra gewicht was het niet alleen moeilijker om te stijgen, maar bovendien verschoof het zwaartepunt flink naar achteren. De extra bagage zal wellicht achterin zijn gezet, en de extra brandstof zich al in de achterste brandstoffank. Het zwaartepunt van een vliegtuig wordt uitgedrukt als een percentage: zoveel procent naar voren of zoveel procent naar achteren. De testpiloten die in de jaren zeventig de Concorde hielpen ontwikkelen, hebben de maximumwaarde naar achteren vastgelegd op 54 procent. Bij een hoger percentage liep het toestel het risico onbestuurbaar te worden, achterover te hellen en te crashen, vonden ze. En dat precies wat vlucht 4590 is overkomen.

Un critère important qu'il faut prendre en considération est *The Regulated Take-Off Weight*, la masse maximale réglementaire au décollage pour un avion à un endroit et des circonstances déterminés. Quand le 25 juillet Marty décolle avec un vent de dos de huit nœuds, le RTOW du Concorde est à ce moment de 180 tonnes, soit au moins 6 tonnes en trop.

"Le vent fut un élément très important et personne ne le conteste" dit John Hutchinson. "Marty aurait dû faire de nouveaux calculs". Alors, il aurait taxier vers l'autre bout de la piste – ce que font régulièrement les pilotes de Concorde – afin de décoller face au vent. "Je dois aussi avouer que j'ai décollé quelquefois avec une surcharge de trente, voire quarante kilos. On n'est jamais certain, à moins de peser tous les passagers et leurs bagages, mais je n'aurais jamais décollé avec une surcharge de 6 tonnes.

A cause de cette surcharge, non seulement le décollage était difficile mais de plus, le centre de gravité se déplaça nettement vers l'arrière. Les bagages supplémentaires furent probablement chargés à l'arrière alors que le surplus de carburant se trouvait déjà dans les réservoirs arrières. Le centre de gravité d'un avion est déterminé en pourcentage: autant vers l'avant et autant vers l'arrière. Les pilotes d'essai qui collaborèrent au développement du Concorde dans les années soixante, ont déterminé que la valeur maximale vers l'arrière est de 54 %. Si ce pourcentage est plus élevé, l'appareil risque de ne plus être manœuvrable, de se renverser, s'incliner et de chuter. Et c'est précisément ce qui arriva au vol 4590.

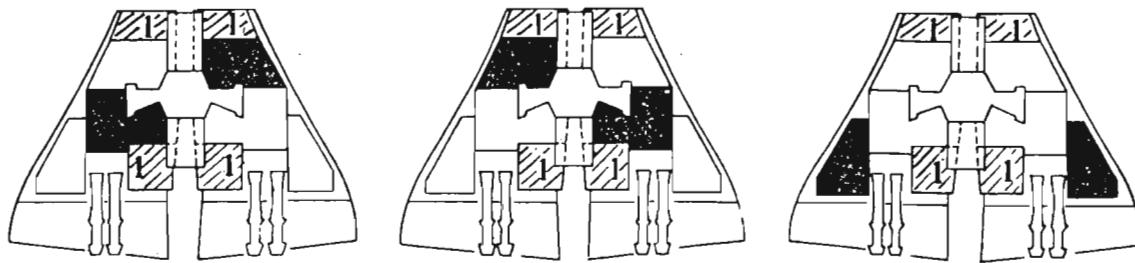


De evenwichtreservoirs dienen om een constante (evenwicht) verhouding te verzekeren tussen het zwaartepunt van het vliegtuig en het centrum van de aerodynamisch versnellingsdruk, waarvan de positie varieert al naargelang de snelheid toeneemt.

De brandstof wordt naar achteren overgebracht wanneer het vliegtuig supersonisch versnelt en naar voren wanneer de snelheid afneemt in subsonische vlucht.

Les réservoirs d'équilibrage servent à maintenir un rapport constant entre le centre de gravité de l'avion et le centre de poussée aérodynamique dont la position varie lorsque la vitesse augmente.

Le carburant est transféré à l'arrière lorsque l'avion accélère en supersonique et vers l'avant lorsque la vitesse décélère en vol subsonique.



1. Verzameltanks – Réservoirs collecteurs
2. Hoofdreservoirs – Réservoirs principaux

Het zwaartepunt wordt gedurende de supersonische vlucht in een beperkte ruimte aangehouden. De brandstof wordt overgepompt vanuit de diagonaal tegenoverliggende reservoires naar de verzameltanks.

De hoofdreservoirs aan de buitenkant van de vleugels voeden de achterste verzameltanks bij het beëindigen van het opstijgen. Zij worden volledig gevuld gehouden gedurende het opstijgen, teneinde de momentane vleugelflexie (korte kromming van de vleugels n.v.d.r.) te verminderen.

Le centre de gravité est maintenu dans une enveloppe étroite durant le vol supersonique. Le carburant est pompé vers les réservoirs collecteurs à partir de réservoirs diagonalement opposés.

Les principaux réservoirs extérieurs des ailes alimentent les réservoirs collecteurs arrière à la fin de la montée. Ils sont gardés pleins durant la montée afin de réduire les moments de flexion de l'aile.

Het zwaartepunt verschoof naar meer dan 54 procent naar achteren. Het BEA heeft het over 54,2 procent. Maar volgens een vooraanstaande bron uit de sector, die niet genoemd wil worden, lag het werkelijke cijfer wellicht nog hoger: met de extra brandstof en de extra bagage kan het zelfs 54,6 procent zijn geweest. "Dat is een cruciaal gegeven. Zelfs met vier normaal werkende motoren zit je dan al voorbij het punt dat de testpiloten niet meer veilig achten". En aangezien de brandstof uit een vooraan gelegen tank gutste, schoof het zwaartepunt bovendien nog wat verder naar achteren". Iemand van de crew zou er ten slotte nog een schepje bovenop doen. Toen het toestel nog geen tien meter van de grond was, legde boordwerktuigkundige Gilles Jardinaud de haperende motor 2 stil. Zowel Franse als Britse piloten zeggen dat ook dat een rampzalige fout was, die inging tegen alle procedures. De motor zelf stond niet in brand, en aangezien de tank leegliep, zou de brand vanzelf uitgaan. De vaste procedure voor het stilleggen van een motor bereist dat de bemanning moet wachten tot het toestel op zo'n 120 meter hoogte een stabiele koers volgt, en dan nog alleen na duidelijk omschreven instructies van de gezagvoerder.

"De discipline werd niet gerespecteerd" merkt John Hutchinson op. "De captain weet niet wat er aan de hand is. De copiloot ook niet. Het is een janboel. Als je afwijkt van de regels en de voorschriften, krijg je chaos".

Le centre de gravité se déplaça vers l'arrière pour plus de 54%; 54,2% d'après le BEA. Mais d'après une source digne d'intérêt qui a voulu conserver l'anonymat, le chiffre réel est probablement plus élevé: avec le surplus de carburant et les bagages, il était plus proche de 54,6%. "C'est un élément crucial. Même avec quatre moteurs en parfait état de marche, c'est au-delà de la marge de sécurité déterminée par les pilotes d'essai". Le fait que le réservoir crevé situé à l'avant de l'appareil, se vidait, a fait déplacer le centre de gravité encore plus vers l'arrière.

Enfin, la maladresse d'un membre de l'équipage agrava la situation déjà critique. Alors que l'appareil s'était élevé d'à peine 10 mètres du sol, le mécanicien de bord Gilles Jardinaud coupa le moteur N°2. Aussi bien les pilotes français que les pilotes britanniques disent que ce fut une manœuvre fatale, en contradiction avec toutes les procédures. Le moteur lui-même n'était pas en feu et du fait que le tank se vidait, le feu se serait éteint de lui-même. La procédure normale<sup>1</sup> pour arrêter un moteur indique qu'il faut attendre que l'appareil ait atteint au moins 120 mètres d'altitude, qu'il soit stabilisé dans sa trajectoire et uniquement sur instructions précises du commandant de bord. "Cette discipline ne fut pas respectée" fait remarquer John Hutchinson. " Si le commandant de bord et le copilote ne s'attendent pas à cette manœuvre, cela entraîne la confusion. On obtient le chaos si les procédures et les instructions ne sont pas respectées".

<sup>1</sup> Besturingshandboek van de Concorde

<sup>1</sup> Manuel d'exploitation du Concorde

Air France zegt dat het op de inhoud van dit artikel geen commentaar wil geven. British Airways is van plan om in de herfst opnieuw transatlantische Concorde-vluchten in te leggen.

De Concorde heeft geen concurrenten. De kop van de *The Observer* na de crash vorig jaar was: *Death of a dream*.

Die droom hadden ook de Duitsers uit Mönchen-Gladbach in de Vipvertrekhal van Charles De Gaulle. Dezelfde droom inspireert nog altijd talloze mensen op de internetsites en de chatrooms die aan de Concorde zijn gewijd.

In vorige rapporten werd het tragische ongeluk als een geval van overmacht omschreven, een hoogst uitzonderlijke gebeurtenis die een dodelijke zwakheid die op elk moment had kunnen blijken.

De internationale media hebben geslikt wat het BEA hen heeft voorgekauwd. Ze hebben vroeger incidenten met klapbanden bekeken en ze zijn ervan uitgegaan dat elk van die klapbanden een onvermijdelijke kettingreactie in gang kon hebben gezet. Ze hebben zomaar aangenomen dat, toen de brand eenmaal was ontstaan en toen de linkermotoren door de hitte uitvielen, de ramp van 25 juli vorig jaar onvermijdelijk was.

Uit het onderzoek van *The Observer* blijkt dat de waarheid niet alleen ingewikkelder, maar ook triester en smeriger zou kunnen zijn.

De Concorde is niet door overmacht, maar door menselijk fouten gescrasht. Menselijk fouten en menselijk verzuim kunnen, van een oplosbare tegenslag een catastrofe hebben gemaakt.

"The beeld van de crash zullen me de rest van mijn leven bijbleven", zegt John Hutchinson. "Maar nu begint het erop te lijken dat het ongeluk niet door één enkele fout is veroorzaakt. Als alle procedure en voorschriften waren gevuld, dan was de crash misschien nooit gebeurd."

© De Standaard 20, 21 en 22 juli 2001

#### **Waarschuwing**

De mediogenieke verslaggeving van het ongeval met de Concorde F-BTSC heeft geleid tot intense speculaties. Wij hebben deze tekst gepubliceerd met als enige bezorgdheid onze lezers te informeren en wij laten aan de auteurs de verantwoordelijkheid voor de vooruitlopende conclusies. Het eindrapport over het onderzoek, gevoerd door het "Bureau Enquête-Accidents", zal waarschijnlijk gepubliceerd zijn op het ogenblik dat dit driemaandelijks bulletin verschijnt. Laten wij hopen dat de conclusies die er uit worden getrokken een eindpunt zullen zetten achter deze speculaties en dat dit technologisch wonder dat de Concorde is, zijn vluchten onmiddellijk kan hernemen.



Concorde a repris ses vols le 7 novembre 2001.

Réservoirs de carburant tapissés de Kevlar et nouveaux pneus Michelin NZG (Near Zero Growth)

Air France zegt dat het op de inhoud van dit artikel geen commentaar wil geven. British Airways is van plan om in de herfst opnieuw transatlantische Concorde-vluchten in te leggen.

Le Concorde n'a pas de concurrent. Le journal *The Observer* titrait après l'accident de l'année passée: *Death of a Dream*.

Les passagers allemands de Mönchen-Gladbach qui se trouvaient dans le hall de départ VIP de Charles De Gaulle avaient aussi fait ce rêve. Aujourd'hui encore, le Concorde inspire de nombreuses personnes sur les sites Internet et anime les conversations de salon

Dans un rapport précédent, l'accident tragique fut décrit comme un cas de force majeure, un événement exceptionnel dû à un élément non fiable qui aurait pu provoquer l'accident à tout moment.

Les média internationaux ont répercuté la thèse du BEA. Ils ont examiné les incidents qui se sont produits avec l'éclatement de pneus et en on déduit que cet éclatement peut produire une réaction en chaîne. Ils n'ont pas cherché plus loin; à la vue du feu et après l'arrêt du moteur N°2 par la chaleur, ils ont conclu que la catastrophe du 25 juillet de l'année passée était inévitable.

L'enquête du *The Observer* fait apparaître que la vérité est non seulement plus complexe mais pourrait être plus triste et révéler des choses troublantes.

L'accident du Concorde n'est pas dû à des circonstances fortuites mais bien suite à des erreurs humaines. Des fautes et des négligences peuvent transformer une situation critique en catastrophe.

"L'image de l'accident restera gravée dans ma mémoire pour le restant de mes jours" dit John Hutchinson. "Heureusement maintenant on commence à admettre que l'accident n'est pas dû à une seule cause. Si toutes les procédures et les instructions avaient été suivies, l'accident ne se serait peut être produit.

#### **Avertissement**

La couverture médiatique de l'accident du Concorde F-BTSC a engendré d'intenses spéculations. Nous avons publié ce texte dans le seul souci d'informer nos lecteurs en laissant à leurs auteurs la responsabilité des conclusions avancées.

Le rapport final de l'enquête menée par le Bureau Enquête-Accidents sera probablement publié au moment de la parution de ce bulletin trimestriel. Espérons que les conclusions qui en seront tirées mettront un point final à ces spéculations et que cette merveille technologique qu'est le Concorde pourra reprendre ses vols immédiatement.

Concorde heeft zijn vluchten hernomen op 7 november 2001  
Brandstoffanken bekleden met Kevlar en nieuwe Michelin banden  
NZG (Near Zero Growth)

Concorde, suite ...

## André Turcat parle de la panne au décollage

Par Alphonse Dumoulin

Dans le bulletin N° 3/2001, nous avons pu lire avec émotion la brève relation des deux minutes cruciales qui ont précédé l'accident au décollage du Concorde F-BTSC en juillet 2000. Reconstituée à partir des données extraites des boîtes noires de l'avion, cette chronologie minutieuse et implacable permet de vivre à posteriori l'émouvant "combat" de l'équipage d'Air France confronté à l'enchaînement rapide d'événements catastrophiques qui, en dépit des multiples actions d'urgence professionnelles parfaites prises par les pilotes, a conduit inéluctablement à la chute du supersonique français.

J'ai depuis lors lu et relu encore le livre d'André Turcat (*Concorde – Essais et batailles*) paru chez Stok en 1977 et réédité peu avant l'accident. Sous la plume du célèbre pilote d'essai, cet ouvrage passionnant permet de découvrir de l'intérieur les mille et une facettes de l'incroyable défi technique et humain que fut ce programme franco-britannique d'avion de ligne Mach 2. Quelques pages écrites par Turcat voici 25 ans prennent une dimension et un relief extraordinaires lorsqu'on les lit aujourd'hui, après ce premier et seul accident fatal de Concorde.

Dans le chapitre qu'il intitule "*Déjoueurs de chaussetrapes*", l'auteur décrit notamment un certain nombre de risques que comportait la mise au point en vol d'un appareil lourd (180 tonnes environ) à des vitesses de Mach 1 puis de Mach 2, un domaine alors quasiment inexploré avec ce type de grande machine à aile delta. Les Américains eux-mêmes avec le plus grand delta jamais construit, le bombardier Convair B-8 Hustler (qui ne pesait que ... 60 tonnes) avaient connu des accidents mortels en procédant à Mach 2 à des contrôles de la stabilité lors de la coupure d'un des quatre moteurs.

C'était en effet une des "chaussetrapes" qu'il fallait déjouer et que le responsable des essais d'un futur appareil de transport commercial ne pouvait éluder. L'auteur écrit:

*"L'on a dépisté le risque d'avance, partout où l'on voyait son éventualité. L'on a tenté de déjouer au sol, dès le sol, toutes les chaussetrapes. Après avoir ainsi neutralisé quatre-vingt-dix-neuf risques et pour éviter aux futurs équipages et passagers de ligne le centième, le métier est d'aller prendre en vol ce dernier risque. Quel genre de risque prenons-nous alors dans les essais? Le risque délibéré d'abord, en pleine connaissance de cause, est parfois nécessaire lorsque la sécurité future l'exige."*

Concorde, vervolg ...

## André Turcat over de panne bij het opstijgen

Door Alphonse Dumoulin

In het bulletin n° 3/2001 hebben wij met emotie het beknopte relaas kunnen lezen van de laatste twee cruciale minuten die het ongeval, bij het opstijgen van de Concorde F-BTSC in juli 2000, voorafgingen. Wedersamen gesteld aan de hand van de gegevens uit de zwarte dozen van het vliegtuig, laat deze minutieuze en onverbiddelijke chronologie, à posteriorie, het aangrijpende "gevecht" van de bemanning van Air France herleven. Geconfronteerd met een reeks van snel opeenvolgende, catastrofale gebeurtenissen leidde dit, ondanks meerdere niet te verbeteren professionele noodhandelingen door de piloten, tot het onvermijdelijke neerstorten van het supersonische Franse vliegtuig.

Sindsdien heb ik nogmaals het boek van André Turcat gelezen en herlezen (*Concorde – Essais et batailles*<sup>(1)</sup>) verschenen bij Stok in 1977 en heruitgegeven kort voor het ongeval. Dit meeslepende werk laat door de pen van deze vermaarde testpiloet toe om, van binnenuit, de duizend en één facetten te ontdekken van deze ongelofelijke, technische en menselijke uitdaging die dit Frans-Britse programma voor het lijnvliegtuig Mach 2 was. Enkele van de door Turcat 25 jaar geleden geschreven bladzijden krijgen bij het lezen ervan, de dag van vandaag, een zodanige en buitengewone betekenis dat zij op de voorgrond springen, na dit eerste en enige fatale ongeval van de Concorde.

In het hoofdstuk dat hij titelt als "*Déjouers de chaussetrapes*"<sup>(2)</sup>, beschrijft de auteur in het bijzonder een zeker aantal risico's die het op punt stellen van een zwaar toestel in vlucht (ongeveer 180 ton) meebracht aan een snelheid van Mach 1, nadat Mach 2. Een quasi onontgonnen terrein voor dit grote type van toestel met delta vleugels. De Amerikanen zelf hadden dodelijke ongevallen gekend bij stabiliteitscontroles met overgang naar Mach 2, bij het uitschakelen van één van de vier motoren van de grootste delta ooit gebouwd, de bommenwerper Convair B-8 Hustler (die slechts... 60 ton woog).

Het was inderdaad één van de valstrikken die men moest verijdelen en die de testverantwoordelijke van een toekomstig commercieel transporttoestel niet kon omzeilen.

De auteur schrijft:

*"Men heeft het risico bij voorbaat opgespoord, overal waar men zijn mogelijkheid zag. Men heeft getracht de valstrikken te verijdelen op de grond, vanaf de grond. Na op die wijze negenennegentig risico's te hebben geneutraliseerd en om het honderdste (risico n.v.d.r.) voor de toekomstige bemanningen en passagiers te vermijden bestaat de taak er in dit laatste risico in vlucht te nemen. Welk soort risico nemen wij dan bij het testen? Vooreerst het weloverwogen risico, met volle kennis van de oorzaak, soms noodzakelijk als de toekomstige veiligheid het vereist."*

*"Instruits depuis longtemps par des accidents américains, nous nous attachons à vérifier pas à pas la stabilité de Concorde sur panne d'un et – pourquoi pas de deux moteurs. A chaque progression en Mach, nous procédons à la réduction d'abord lente puis brutale d'un moteur extérieur. (...) Puis nous le faisons pour deux moteurs à la fois, du même côté bien sûr. L'embarquée est alors plus importante et plus délicate à résorber".*

Puis Turcat décrit le premier vol de Concorde à Mach 2 pendant lequel il refait d'emblée ces mêmes essais délicats:

*"... vingt et une minutes après le lâcher des freins à Toulouse, le compteur du machmètre bascule lentement de 1,99 à 2,00. (...) Réduction et remise des gaz de chaque réacteur, mise en dérapage volontaire (...) Et puisque tout va bien (à Mach 2), nous y restons cinquante-trois minutes. Un triomphe qui va retentir partout dans le monde".*

Abordant alors la phase du décollage du grand appareil delta poussé par ses quatre réacteurs avec réchauffe, André Turcat écrit notamment:

*"Ainsi faut-il que la panne d'un moteur au décollage, incident toujours possible, ne compromette ni la performance de l'avion ni la capacité de décoller effectivement du sol. Tout cela, bien sûr, a été calculé et simulé cent fois. Mais nous ne nous croirions pas le droit de livrer un avion au service des passagers sans l'avoir démontré réellement. Et de fait, la panne d'un moteur est sans danger. Mais lorsque l'on a coupé un moteur au décollage pour le démontrer, si la panne d'un autre moteur survient alors intempestivement, il est certain qu'il y a bien deux dizaines de secondes où cette deuxième panne serait mortelle, où l'avion irait s'écraser s'il n'avait pas encore pris assez de vitesse".*

Voilà minutieusement décrit dès les années 70 par Turcat ce qui, par un incroyable et imprévisible enchaînement d'incidents et d'avaries, allait pourtant survenir en juillet 2000: panne du moteur 1 puis du moteur 2 alors que, le train d'atterrissage ne s'escamotant pas, le F-BTSC n'avait pas encore pris assez de vitesse pour rester sous contrôle. Les pilotes – dans un combat impeccable – allaient affronter les fameuses "deux dizaines de secondes mortelles" consécutives à la double panne des réacteurs sous la voilure gauche.

*"Sinds lang geïnspireerd door de Amerikaanse ongevallen, houden wij er aan stap voor stap de stabiliteit van de Concorde te verifiëren bij panne van één en, waarom niet, bij panne van twee motoren. Bij elke progressie in Mach gaan wij over tot het verminderen van een buitenste motor, eerst langzaam maar dan brutaal. (...) Nadien twee motoren tegelijkertijd, natuurlijk aan dezelfde kant. Het slingeren is dan veel belangrijker en het is veel delicater om het te resorberen.".*

Dan beschrijft Turcat de eerste vlucht van de Concorde aan Mach 2 gedurende dewelke hij meteen opnieuw deze zelfde delicate testen doet:

*"... éénentwintig minuten nadat de remmen werden losgelaten te Toulouse, gaat de teller van de machmeter langzaam over van 1,99 naar 2,00. (...) Vermindering en herneming van gas van elke reactor, vrijwillige derapage (...) En daar alles goed gaat (aan Mach 2) houden wij deze gedurende drieënveertig minuten. Een triomf die overal in de wereld gaat weerklinken".*

Bij aanvang van de fase van opstijgen van dit grote, door zijn vier reactoren met naverbranding voortgestuwd delta toestel, schrijft André Turcat meer in het bijzonder :

*"Op die wijze behoort een mogelijke panne van een motor bij het opstijgen, incident dat altijd mogelijk is, noch het prestatievermogen van het vliegtuig, noch de mogelijkheid van effectief opstijgen in gevaar te brengen. Uiteraard werd dit alles honderd keren berekend en gesimuleerd. Maar wij zullen ons niet het recht toe kennen om een passagiersvliegtuig aan te leveren zonder het werkelijk te hebben aangetoond. En effectief, de panne van een motor is zonder gevaar. Maar wanneer men bij het opstijgen een motor heeft uitgeschakeld om dit te bewijzen en op dit ongelegen moment een andere motor onverwacht uitvalt, is het zeker dat er twee tientallen seconden aanbreken gedurende dewelke deze panne dodelijk zou zijn en het vliegtuig zou neerstorten mocht het onvoldoende snelheid hebben genomen".*

Ziedaar een ongelofelijke en onvoorzienbare opeenvolging van incidenten en averij, minutieus beschreven door Turcat sinds de jaren 70, die evenwel plaatsvonden in juli 2000: panne van motor 1, nadien motor 2 terwijl de F-BTSC, in de onmogelijkheid om het landingsstel in te trekken, nog onvoldoende snelheid had om onder controle te blijven. De piloten, gewikkeld in een vlekkeloze strijd, gingen de confrontatie aan met deze fameuze "twee tientallen dodelijke seconden" als gevolg van de dubbele panne van de reactoren onder de linker draagvleugel.

<sup>(1)</sup> Concorde – Testen en gevechten

<sup>(2)</sup> De "omzeilers" van de valstrikkens

# La mort d'un passeur

**Maurice Gérard Hubert OLDERS** est né à Bruxelles le 26 janvier 1887 (certains documents mentionnent 1886); c'est un homme paisible qui a largement dépassé l'âge d'être soldat lors des mobilisations successives de 1938, 1939 et 1940 ...

Avec son épouse Yvonne (née PELERIN, le 1er avril 1889), il entre tôt dans la Résistance. Comme ce sera le cas pour tant d'autres véritables résistants, dont les services officiels seront chichement comptés après guerre, ses premières activités sont des initiatives personnelles: l'organisation des réseaux sera lente, et le recrutement se fait de bouche à oreille. Ceci n'empêche nullement des gens comme les Olders de participer officieusement à la Résistance et, selon les renseignements fragmentaires dont nous disposons pour cette période de sa vie, le couple participe à la confection et à la distribution de diverses publications clandestines; puis Maurice entre en contact avec le front de l'Indépendance (FI), une des plus importantes organisations belges de Résistance.

Comme tant d'autres encore, Maurice et Yvonne Olders commettent l'héroïque imprudence de s'engager dans plusieurs réseaux différents: il ne peut y avoir de limite à un vrai patriotisme et aux sacrifices qu'il suppose.

D'une part, Maurice occupe des postes de plus en plus importants dans le FI, devenant chef de section, puis responsable militaire local, ce qui lui donne droit au titre d'officier, finissant même par commander le régiment des Milices Patriotes de Schaerbeek.

D'autre part, à partir d'octobre 1943, le couple accepte d'héberger des aviateurs alliés récupérés par un réseau spécialisé en ce domaine. Les filières d'évasion sont soigneusement organisées, et les aviateurs sont convoyés de refuge en refuge vers la France, puis l'Espagne, où leur retour vers l'Angleterre est finalement assuré. Il ne nous revient

pas de faire ici l'historique infiniment complexe d'ailleurs de ces réseaux; nous insisterons simplement sur les risques terribles pris par les passeurs, convoyeurs et responsables des hébergements, sans compter les "faussaires" et photographes, et aussi sur le formidable intérêt que portent les autorités alliées à la récupération de leurs précieux aviateurs, qu'il faut des mois à former.

Dès 1940, les réseaux spécialisés, le plus souvent organisés avec l'appui des Britanniques et notamment du SOE (Special Operation Executive), ont commencé à récupérer systématiquement les aviateurs évadés des camps de prisonniers et ceux qui, abattus, ont pu être repérés avant d'être capturés. Les "colis" sont le plus souvent isolés des autres clandestins et suivent de véritables itinéraires soigneusement jalonnés depuis les Pays-bas et la Belgique, à travers la zone occupée française, la ligne de démarcation, la zone "nono", la frontière espagnole et l'Espagne proprement dite où les autorités resteront longtemps peu coopératives.

L'organisation à laquelle les Olders vont collaborer constitue une partie du fameux service de renseignement Zéro, créé justement avec l'appui du SOE; cette partie de Zéro porte le nom de code poétique d'"Organisation Portemine", dont un sous-secteur, le "Service Eva", s'occupe exclusivement du transit des aviateurs et parfois d'autres évadés.

Dès la mi-octobre 43, Maurice et Yvonne Olders sont "dans le bain"; les aviateurs de diverses nationalités leur arrivent ou repartent, en général par deux. La plupart en sont déjà à la seconde, voire troisième étape du trajet, ils sont en civil et munis de leurs

faux papiers, ce qui augmente encore le danger, puisqu'ils sont désormais susceptibles d'être considérés comme des espions.



**Maurice OLDERS.**

Les deux premiers aviateurs qui vont transiter chez les Olders sont britanniques: il s'agit de Royce Fidler et Leslie Woppard. Le premier reste du 15 au 22 octobre, et le second seulement le 15 et le 16. La seconde paire d'aviateurs arrive le 27 octobre; Arthur Holden (RAF) restera jusqu'au 30, et Wilfred Gorman (RCAF), jusqu'au 10 novembre.

Ensuite viennent les Américains; tout d'abord John Justice, du 12 au 16 novembre et Carl Spicer, du 13 au 16. Puis Jim Burch et Loyd Stanford, du 30 novembre au 17 décembre; enfin Jack Jernigan que les Olders hébergent du 8 au 29 janvier 1944. On notera qu'à plusieurs reprises le temps d'hébergement a atteint une quinzaine, ce qui multiplie considérablement les risques de découverte: il n'est pas facile, en ces temps de ravitaillement, de nourrir longtemps des personnes supplémentaires et clandestines,

et les aviateurs ne peuvent sortir sous aucun prétexte, en raison des mille et une curiosités, innocentes ou malignes, qui les guettent. Aucun des aviateurs recueillis, en outre, ne parle le moindre mot de français, à l'exception du Canadien qui, d'origine anglaise baragouine quelque peu...

Ajoutons encore que, en novembre 1943, cinq militaires évadés (quatre Français et un Polonais) "non-aviateurs" vont loger pendant huit jours chez les Olders, en même temps que certains des aviateurs.

Les risques sont énormes et les indicateurs veillent; le filet se resserre peu à peu autour de Maurice Olders, soupçonné d'apporter de l'aide à des aviateurs alliés évadés. Le couple est très conscient du danger, ce qui n'empêchera pas Yvonne de conserver religieusement plusieurs photos dédicacées de "ses" aviateurs, en costume civil; sur l'une d'elle, elle apparaît même avec deux d'entre eux, un témoignage qui pourrait se révéler accablant. Au mur, à l'arrière-plan, la carte du monde où la plupart des citoyens belges marquent peu à peu l'avance des Alliés.

Autre imprudence de taille - mais qui pourrait en blâmer le couple de passeurs - de petits bouts de papier, où la plupart des hôtes ont inscrit leur adresse; ces papiers compromettants ne seront heureusement pas retrouvés par les Allemands.

La situation est si critique que, dès février, Maurice Olders prévient le réseau qu'il est désormais hors de question d'utiliser son domicile pour abriter des évadés; il se "déconnecte" des organisations clandestines. Mais l'implacable machine le rattrape finalement et, le 24 avril 1944, il est arrêté avenue Louise à Bruxelles par le Sicherheitsdienst (SD), organe policier du parti nazi.

Maurice Olders est transféré presque immédiatement à Bredonck, puis déporté en juin vers l'Allemagne, où il transite à Buchenwald et Sangershausen, avant d'échouer finalement à Ellrich-Dora, où il meurt, épaisé, le 11 décembre 1944. Certains documents officiels, parmi tous ceux

qu'Yvonne rassemblera après la guerre, mentionnent son décès en février 45.

Les activités de Maurice et Yvonne Olders ne sont pas limitées au Service Eva mais, rien que pour cette petite partie de leur travail de résistants, ils ont totalisé 158 journées d'hébergement, en moins de quatre mois.

Ce n'est officiellement que le 30 août 1945 que les autorités communales de Schaerbeek reçoivent notification du décès de Maurice Olders, dont le corps n'a pu être identifié, la seule source de cette information étant constituée par les archives du camp de Dora.

A ce moment déjà, il y a des mois qu'Yvonne Olders a entamé le véritable calvaire qui l'oblige à faire face, pour la reconnaissance de ses droits et de ceux de Maurice, à de redoutables bureaucraties qui contestent tout; il lui faudra accepter toutes les humiliations, se voir opposer des refus à peine polis et envoyés sur documents ronéotypés, ou se faire délivrer des attestations où sont mesurés chicoréen les services rendus, et seulement ceux qui ont laissé des traces tangibles.

Plus réconfortantes sont les lettres qui lui parviennent régulièrement d'Angleterre, du Canada et des Etats-Unis, et où ses hôtes d'une quinzaine lui apportent de leurs nouvelles avec leurs remerciements émus; tous ignorent la mort de Maurice, et la plupart souhaitent rétrospectivement que leur aide n'ait pas valu à Maurice et Yvonne de terribles ennuis.

Ces lettres et cartes de vœux sont adressés le plus souvent à Madame Alders ou Olbrechts, mais ces petites erreurs, bien compréhensibles de la part de ceux qui n'ont connu les Olders que quelques jours, n'enlèvent rien à leur sincérité, et la peine du capitaine John K. Justice, lorsqu'il apprend en 1946, la mort de Maurice, est bien réelle.

L'une des lettres de John Justice contient des informations précieuses: il a quitté les Olders le 16 novembre 1943 et explique: "Mon voyage depuis la Belgique n'a pas été trop difficile. Nous nous sommes arrêtés une semaine à Paris et puis ce fut l'Espagne et

Mr. R. FIDLER  
9/55 FIELDHEAD

HIGHFIELD  
SHERFIELD  
YORKSHIRE  
ENGL.

Carl L. Spicer  
MENDON, OHIO.  
4.S.9.

Jean K. Justice  
776 Franklin  
Montebello  
California  
4157.

Mr. L. WOOLLARD.  
11. EVELYN ROAD.  
LANDPORT ESTATE

LEWES.  
SUSSEX.  
ENGLAND

Les «petits papiers» d'Yvonne, avec, de leur propre main, les adresses de FIDLER, SPICER, JUSTICE, WOOLLARD.

Gibraltar, d'où nous nous sommes envolés pour l'Angleterre, où nous étions pour le 25 décembre. En janvier 44, j'ai été renvoyé aux Etats-Unis pour voir ma famille et commencer mon entraînement sur B-29 avec le projet de servir dans le Pacifique? Mais, disposant de la précieuse expérience de votre aide j'ai été muté dans un service qui avait pour mission d'instruire les autres pilotes partant pour l'Europe sur la manière d'échapper à la capture en cas de nécessité, pour pouvoir rentrer et combattre à nouveau".

René SMEETS—Editeur inconnu

## **Président d'honneur – Erevoorzitter**

Léon BRANDERS

## **Vice-président d'honneur – Ere vice-voorzitter**

Jacques DOME

## **Membres d'honneur – Ereleden**

Lieutenant-général aviateur Michel MANDL  
 Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne  
 Monseigneur le prince Antoine de Ligne  
 Burggraaf Dirk FRIMOUT  
 Monsieur Camille MONTAIGU,  
 Président des Vieilles Tiges luxembourgeoises  
 Monsieur Dominique WEIBEL

Luitenant-généraal vlieger Michel MANDL  
 Stafchef van de Luchtmacht  
 Monsieur Alfred BODET  
 Monsieur Jean DELCOUR  
 Monsieur Léopold HEIMES  
 Monsieur Achille VANHEE  
 Monsieur Victor WINANTS

\*\*\*

## **Raad van beheer – Conseil d'administration**

### **Bureau**

Voorzitter – Président:	Jean KAMERS	02.731.17.88
Vice-président	Paul JOUREZ	067.790.337
Secrétaire général – Secretaris generaal	Robert FEUILLEN	013.312.870*
Trésorier – Schatbewaarder	Georges de CONINCK	02.344.46.38

### **Membres – Leden**

Hugo CLOECKAERT	02.657.00.54
Paul DE CLERCK	
André DILLIEN	02.673.36.32*
Hubert MOJET	02.770.93.71
Norbert NIELS	016.58.10.86
Alex PEELAERS	014.54.70.63 014.54.09.72* 0495.217.063
Jacques ROELAND-HELMAN	02.465.46.51 02.732.79.37
Wilfried TERSAGO	011.689.878 011.692.589*

\* Fax

### **Secrétariat – Secretariaat**

Wijngaardstraat 4  
 3290 DIEST  
 Tel & Fax: 013.312.870

*Indien u een adres- en of telefoonwijziging hebt, laat het secretariaat weten.*

*Ook uw belangrijke familiale gebeurtenissen*

\*

**Si vous changez d'adresse ou de numéro de téléphone, n'oubliez pas d'en aviser le secrétariat.  
 Egalement vos événements familiaux importants**

**Prochain bulletin  
 Volgend tijdschrift**

**15.02.2002**