



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

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

PIONNIERS
ET ANCIENS
DE L'AVIATION

PIONIERS
EN OUDGEDIENENDEN
VAN DE LUCHTVAART



N° 4-2019

40^{ste} jaar
Oktober-november-december

40^{ème} année
Octobre-novembre-décembre

Driemaandelijks
Trimestriel
P605174
ISSN 2466-8923

In dit nummer / Dans ce numéro

De geschiedenis van Marchetti

De Balkan oorlogen en
de Belgische betrokkenheid

L'histoire de Marchetti

Guerres des Balkans
et implication belge

Van de neergang van de Militaire Luchtvaart
tot de opkomst van de Luchtmacht (II)

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



PIONNIERS
ET ANCIENS
DE L'AVIATION

PIONEIRES
EN OUDGEDIENDEN
VAN DE LUCHTVAART

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

Editeur responsable
Wilfried De Brouwer

Lay out
Benoit Goffart

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

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

Verantwoordelijke uitgever
Wilfried De Brouwer

Lay out
Benoit Goffart

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

Cover:

Four SIAI MARCHETTI SF.260 M
of the EVS/EPS in the early years.
(Coll. Daniel Brackx)

Conseil d'administration Raad van Bestuur

Présidents d'honneur – Erevoorzitters Jean Kamers
02 731 1788 jeankamers@skynet.be

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

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

Vice-président – Vice-voorzitter
Rédacteur en chef – Hoofdredacteur Wilfried De Brouwer
016 620 563 airman@skynet.be

Vice-président – Vice-voorzitter Pierre Léonard
010 844 107 pierre.leo@skynet.be

Secrétaire général – Secretaris-generaal Didier Waelkens
02 251 3310 vtb.secretary@gmail.com

Trésorier – Penningmeester Alex Peelaers
014 547 063 alex.peelaers@telenet.be

Webmaster Jacques de Kroes
011 782 853 inkeja@skynet.be

Administrateurs - Beheerders Danny Cabooter
03 663 2242 stampe@skynet.be

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

Michel Dillien
081 231 159 michel.dillien@skynet.be

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

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

Michel Leclaire
02 784 20 23 michel.leclaire@skynet.be

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

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

Cotisations - Lidgelden

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

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

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

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

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

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

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

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



Inhoud

van magazine 4-2019

Het woordje van de voorzitter	04
Activiteiten en agenda	06
Overlijdens	06
Pelle Dardenne Golf Trophy, Florennes 12/06/2019	07
This is your secretary speaking...	08
Welkom aan nieuwe leden	08
This is your Webmaster speaking...	10
De geschiedenis van Marchetti: « Dall'acqua al cielo »	12
Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden (III)	21
De Balkan oorlogen en de Belgische betrokkenheid	32
The Golden Falcon. First Wing Historical Centre	40
Van de neergang van de Militaire Luchtvaart tot de opkomst van de Luchtmacht (II)	44
75 years ago - 25 years ago	56

Sommaire

du magazine 4-2019

Le mot du président	04
Activités et agenda	06
Décès	06
Pelle Dardenne Golf Trophy, Florennes 12/06/2019	07
This is your secretary speaking...	08
Bienvenue aux nouveaux membres	08
This is your Webmaster speaking...	10
L'histoire de Marchetti : « Dall'acqua al cielo »	12
Souvenirs d'une ballade dans le nord (III)	21
Guerres des Balkans et implication belge	32
The Golden Falcon. First Wing Historical Centre	40
Du crépuscule de l'Aéronautique Militaire à l'aube de la Force Aérienne (II)	44
75 years ago - 25 years ago	56



Het woordje van de voorzitter



Le mot du président

B este Senior Aviators,

De mooie vakantiemaanden zijn ondertussen voorbij en onze vereniging keert stilaan terug naar de jaarlijkse routine. In de praktijk kunnen we elkaar dus opnieuw iedere maand ontmoeten in het Huis der Vleugels, op de tweede woensdagmiddag.

Dank zij het initiatief van Paul Maenhaut sturen we nu iedere maand een speciale uitnodiging naar de oud leerlingen van hetzelfde jaar van de vliegsholen van Goetsenhoven (EVS/EPE) en Grimbergen (BLS/EAC) en wij hebben heel goede "feedback" op die ontmoetingen gekregen. We zullen dus nog enkele maanden verder gaan om de promoties burger en militaire vliegers, die meer dan 30 jaar geleden hun eerste vluchten gemaakt hebben, samen uit te nodigen voor een aperitief en een lunch.

Tijdens de zomermaanden zoeken we meestal een verschillende omgeving op. Dit jaar zijn we in juli naar goede gewoonte op bezoek gegaan in de luchtvaartafdeling van het Legermuseum, voor een heel verzorgd lunch-buffet tussen de vliegtuigen.

Op 14 augustus werden we ontvangen door Jack Waldeyer op de vroegere militaire vliegbasis van Brustem, in de gloednieuwe installaties van Droneport. Het werd een heel aangename dag, met zeer interessante briefings over de mogelijkheden van zowel burger als militaire onbemande systemen. Bovendien konden we na de middag nog een bezoek brengen aan de loodsen waar enkele unieke "warbirds" en ook de Mirage 5BD hun thuishaven hebben.

Tijdens de maand september werd in heel wat Belgische steden de 75^e verjaardag van de bevrijding herdacht. Dit jaar waren, dankzij enkele leden van onze vereniging, ook historische vliegtuigen te zien in die herdenkingen, wat prachtige beelden van onder andere de SV-4, Hurricane en Spitfire opgeleverd heeft.

C hers Senior Aviators,

Les beaux mois de vacances sont passés et notre association reprend petit à petit sa routine annuelle. En pratique, nous pouvons donc nous retrouver chaque mois à la Maison des Ailes, le deuxième mercredi du mois à midi.

Grâce à l'initiative de Paul Maenhaut, nous adressons chaque mois une invitation spéciale aux anciens élèves de la même année des écoles de Gossencourt (EPE/EVS) et de Grimbergen (EAC/BLS). Le « feedback » qui nous revient de ces rencontres est fort positif. Nous continuons donc encore pendant quelques mois à inviter les promotions des aviateurs civils et militaires qui ont effectué leurs premiers vols il y a plus de 30 ans, pour un apéritif et un lunch.

Pendant les mois d'été, nous recherchons la plupart du temps un environnement différent. Cette année, au mois de juillet, nous nous sommes rendus comme de bonne coutume à la section aviation du Musée de l'Armée pour un déjeuner-buffet de grande qualité parmi les avions.

Le 14 août, nous avons été reçus par Jack Waldeyer sur l'ancienne base aérienne militaire de Brustem, dans les toutes nouvelles installations du Droneport. Nous y avons passé une très agréable journée, avec des briefings fort intéressants sur les possibilités, tant civiles que militaires, de systèmes sans pilote. Par ailleurs, au cours de l'après-midi, nous avons encore eu la possibilité de visiter les hangars où sont entreposés quelques « warbirds » uniques ainsi qu'un Mirage 5BD.

Au cours du mois de septembre, le 75^e anniversaire de la Libération a été commémoré dans pas mal de villes belges. Cette année, grâce à quelques-uns de nos membres, nous avons pu

In oktober hebben we de uitzonderlijke lange loopbaan van de Marchetti SF-260 in de Belgische vliegscholen kunnen vieren. Op donderdagnamiddag 3 oktober werd op de basis van Beauvechain een vliegdemonstratie en een "hangar party" georganiseerd voor de 50^e verjaardag van de aankomst van dit prachtig lestoestel in de scholen van Grimbergen en Goetsenhoven.

Ook in oktober hebben we de overledenen van de Luchtvaart tijdens de "Remembrance Day" herdacht. Het scenario van zaterdag 12 oktober is zoals gewoonlijk gestart op het kerkhof van Brussel en daarna verder gezet aan het monument in het Jubelpark.

Ons redactiecomité heeft in dit VTB-Magazine 4-2019 voor heel gevarieerde "aviation stories" gezorgd.

Het verhaal van Liévin van Outryve d'Ydewalle met de H-21 helikopter brengt ons nu naar Inongo in het Congo van 1964 en Jean Buzin vertelt hoe een aantal vliegers van onze Militaire Luchtvaart, na de overgave van mei 1940, besluiten om de strijd verder te zetten in Europa en Afrika.

Paul Maenhaut geeft een persoonlijke getuigenis over de oprichting en de evolutie van de Marchetti vliegtuigfabriek aan het Lago Maggiore in Noord-Italië en Wif De Brouwer heeft een overzicht geschreven van de Belgische deelname aan de luchtoperaties boven de Balkan, gebaseerd op zijn ervaringen als adjunct-stafchef van de Luchtmacht en op de nota's van André Jansens als chef operaties.

Guy Van Eeckhoudt stelt de nieuwe evoluties van het historisch centrum (Golden Falcon museum) op de vliegbasis van Beauvechain, voor, dat een prachtige verzameling vliegtuigen en luchtvaartmateriaal herbergt.

Onze secretaris Didier Waelkens en onze webmaster Jacques de Kroes zullen u in dit nummer ook nog herinneren aan enkele praktische aspecten van het dagelijkse leven van onze vereniging.

Veel leesplezier en tot binnenkort,
Gerard Van Caelenberge.

voir évoluer quelques avions historiques au cours de ces commémorations, avec comme résultat, de superbes scènes, notamment des SV-4, Hurricane et Spitfire.

Au mois d'octobre, nous avons pu fêter la carrière particulièrement longue du Marchetti SF-260 dans les écoles belges d'aviation. Le jeudi après-midi 3 octobre, une démonstration en vol ainsi qu'une « hangar party » ont été organisées à la base de Beauvechain pour le 50^e anniversaire de l'arrivée de ce superbe appareil d'entraînement dans les écoles de Grimbergen et Gossencourt.

En octobre, nous avons également commémoré les défunts de l'Aviation au cours du « Remembrance Day ». Comme d'habitude, le scénario du samedi 12 octobre a commencé au cimetière de Bruxelles pour ensuite se poursuivre au monument du Cinquantenaire.

Dans ce magazine VTB 4-2019, notre comité de rédaction vous présente des « aviation stories » fort variées. Le récit de Liévin van Outryve d'Ydewalle et de son hélicoptère H-21 nous mène à Inongo dans le Congo de 1964. Quant à Jean Buzin, il nous raconte comment après la capitulation de mai 1940, quelques aviateurs de notre Aéronautique Militaire décident de poursuivre le combat en Europe et en Afrique.

Paul Maenhaut nous donne un témoignage personnel des débuts et de l'évolution de l'entreprise aéronautique Marchetti au Lac Majeur dans l'Italie du Nord et Wif De Brouwer nous décrit la participation belge aux opérations aériennes dans les Balkans, sur base de son vécu comme Chef d'État-major adjoint de la Force Aérienne et les notes d'André Jansens comme chef opérations.

Guy Van Eeckhoudt nous présente les évolutions récentes du centre historique (musée Golden Falcon) de la base aérienne de Beauvechain qui abrite une superbe collection d'avions et de matériel aéronautique.

Notre secrétaire Didier Waelkens et notre webmaster Jacques de Kroes vous rappellent également dans ce numéro quelques aspects pratiques de la vie journalière de notre association.

Bonne lecture et à bientôt,
Gerard Van Caelenberge

Agenda

Réunions mensuelles & activités

Mercredi 13 novembre 2019 – MdA

Réunion mensuelle + Proms

Mardi 26 novembre 2019 – La Chise

Conférence : Vague d'Ovnis, il y a 30 ans (W. De Brouwer)

Mercredi 11 décembre 2019 – MdA

Réunion mensuelle + Proms

Mercredi 08 janvier 2020 – MdA

Réunion mensuelle & Réception

Mercredi 12 février 2020 – MdA

Réunion mensuelle + Proms

Mercredi 11 mars 2020 – MdA

Réunion mensuelle + AG

Mercredi 08 avril 2020 – MdA

Réunion mensuelle + Proms

Samedi 25 avril 2020 – " Salons de Romree "

Banquet annuel

Thèmes pour réunions mensuelles & activités

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

Programme

- 13 Nov : 1976-1977. Proms 76A+B, 77A+B, EAC/BLS 23 (POC Paul Maenhaut).
- 11 Dec : 1972-1973. Proms 72C+D, 73A+B, EAC/BLS 21 (POC Jacques de Kroes).
- 12 Fév : 1978-1979. Proms 78A+B, 79A+B, EAC/BLS 24 & 25 (POC Paul Maenhaut).
- 08 Avr : 1980. Proms 80A+B, EAC/BLS 26

Maandelijkse vergaderingen en activiteiten

Woensdag 13 november 2019 – HdV

Maandelijkse bijeenkomst + Proms

Dinsdag 26 novembber 2019 – La Chise

Conferentie: UFO-vlaag, 30 jaar geleden (W. De Brouwer)

Woensdag 11 december 2019 – HdV

Maandelijkse bijeenkomst + Proms

Woensdag 08 januari 2020 – HdV

Maandelijkse bijeenkomst & Receptie

Woensdag 12 februari 2020 – HdV

Maandelijkse bijeenkomst + Proms

Woensdag 11 maart 2020 – HdV

Maandelijkse bijeenkomst + AV

Woensdag 08 april 2020 – HdV

Maandelijkse bijeenkomst + Proms

Zaterdag 25 april 2020 – "Salons de Romree"

Jaarlijks banket

Thema's voor maandelijkse bijeenkomsten

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

Programma

- 13 Nov: 1976-1977.Proms 76A+B, 77A+B, EAC/BLS 23 (POC Paul Maenhaut).
- 11 Dec: 1972-1973. Proms 72C+D, 73A+B, EAC/BLS 21 (POC Jacques de Kroes).
- 12 Feb: 1978-1979. Proms 78A+B, 79A+B, EAC/BLS 24 & 25 (POC Paul Maenhaut).
- 08 Apr: 1980. Proms 80A+B, EAC/BLS 26

Décès - Overlijdens

Bertrand VANBRAEKEL
le 18 Jul 2019
VT, US FAA, 65 ans

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



Renée KOEWE
le 27 Sep 2019
A, 91 ans

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

PELLE DARDENNE GOLF TROPHY

Florennes 12/06/2019



Almost 100 VTB members and friends participated in the sixth edition of the Pelle Dardenne golf tournament hosted in Florennes and it was a great day for golfers and non-golfers. If the weather was somewhat challenging for the golfers in the morning, blue sky prevailed largely in the afternoon and in the evening.

Golfers were hearty welcomed as usual and had a good time on the course which was in good condition, despite the fact that it had been hit by a severe storm the week before. Thanks to the Florennes members who worked intensively during the week-end, we could play without any problem.

Non-golfers could visit the museum Colonel Aviateur R. Lallemand, DFC and various installations of 2nd Wing: the F16 survival section, the F16 maintenance squadron including the impressive engine test bench and, finally, the fire crew section.

A very interesting moment of WWI history was presented by Nicolas Clinaz, author of the book "Les Géants de Morville": not many of us knew about these giant strategic German bombers which operated in 1917/1918 from a really modern airfield, built in the vicinity of Florennes.

The price giving ceremony started with a special event: Colonel Polomé, the Base Commander took the opportunity of this VTB tournament to present a well restored F-104 tail with inscriptions that underline the strong links between 2nd Wing, the Florennes Avia Golf Club and the Museum.

The day ended with a gorgeous BBQ in a friendly atmosphere enhanced by the always appreciated musical performance of the "sonneurs de trompe" of Florennes airbase.

Many thanks to 2nd Wing, to Florennes Golf Club and Florennes Museum for their support. Thanks also to the many who contributed to the success of the 2019 edition of this "great senior aviators' day".



This is your secretary speaking...

De tijd vliegt snel: jullie hebben reeds de laatste aflevering van dit jaar in de hand en ik wens u veel leesgenot. Zoals gewoonlijk maak ik gebruik van deze aflevering om mij achter mijn PC te zetten om jullie mijn jaarlijks sermoen te brengen.

Laten we beginnen met de steun die jullie aan onze vereniging geven, een "boost" die ons toelaat om af en toe een samenkomst te organiseren, een mooie en interessante magazine aan te bieden (ik ben niet de enige die dit zegt) en ook nog een aantrekkelijke website te onderhouden. Deze "boost" draagt de naam "bijdrage" en aangezien het einde van het jaar nabij is, veroorloof ik me om u eraan te herinneren dat we die bescheiden bijdrage nodig hebben om een gelijkaardig menu aan te bieden in 2020. Dit is dus het ogenblik om in actie te komen; de bijdrage blijft onveranderd en is te vinden op bladzijde 3 van dit magazine. De keuze is aan U. Weet dat u voor 10 bijkomende € ook het "Huis der Vleugels" steunt, de plaats waar we onze maandelijkse samenkomsten organiseren. Noteer ook dat diegenen die kiezen voor een "webzine", het elektronisch magazine, slechts € 25 betalen, welke ook hun woonplaats is.

Gelieve bij uw betaling in de rubriek « mededeling » van het stortingsformulier te vermelden: "bijdrage 2020 VTB", of "bijdrage VTB en HDV". Vergeet niet uw naam toe te voegen, vooral indien u met een rekening betaalt die niet op uw naam staat. Onze penningmeester zal u dankbaar zijn!

Laatste detail: gelieve uw rekening te debiteren met het gevraagde bedrag voor 31 januari 2020. Ter herinnering, de laatkomers worden niet meer uitgenodigd voor de diverse activiteiten en ontvangen geen magazine meer, zelfs niet met terugwerkende kracht. (wel zullen ze de gemiste magazines kunnen raadplegen op het gedeelte van de website dat voorbehouden is voor de leden).

Ik zou u ook allen willen vragen om uw persoonlijke gegevens na te zien die opgenomen zijn in ons jaarboek. Dit vindt u in het gedeelte van de website dat voorbehouden is voor onze leden (u moet dus uw "username" en paswoord gebruiken om toegang te krijgen). Dit bestand wordt maandelijks bijgewerkt en dient ook om het magazine naar het juiste adres te versturen. Gelieve dit

Comme le temps passe vite : vous avez déjà le dernier numéro de l'année en main et je vous en souhaite bonne lecture. Comme j'en ai pris l'habitude, je profite de ce dernier numéro pour m'attabler devant mon ordinateur et vous concocter mon opus annuel.

Commençons par ce petit coup de pouce annuel de votre part qui permet à votre association de vous proposer e.a. un beau magazine bien intéressant (ce n'est pas moi qui le dit...), un site internet vivant, d'organiser des activités, etc. Ce petit coup de pouce porte le doux nom de "cotisation" et, la fin de l'année approchant, je me permets de vous rappeler que pour pouvoir poursuivre notre action en 2020, nous avons besoin de votre modeste contribution financière... Le moment est donc venu d'y penser; les montants restent inchangés et sont publiés en page 3 du magazine, il ne vous reste qu'à faire le bon choix. Notez aussi que pour 10 € de plus, vous pouvez également soutenir la Maison des Ailes qui nous accueille tous les mois pour notre réunion. Rappelons aussi que le montant de la cotisation n'est que de 25 € pour ceux qui optent pour le "webzine", le magazine sous forme électronique, qu'ils résident en Belgique ou à l'étranger, peu importe.

Lorsque vous effectuerez le paiement, je vous demanderai avec insistance d'abuser du champ "communication" sur le formulaire de virement, en y mentionnant qu'il s'agit de la "cotisation 2020 VTB" (ou cotisation 2020 VTB et MDA). De plus, si le compte utilisé n'est pas à votre nom, n'oubliez pas d'y ajouter votre nom. Notre trésorier vous sera très reconnaissant !

Dernier détail : merci de délester votre compte du montant requis pour le 31 janvier 2020 au plus tard. Rappelons que les retardataires ne sont évidemment pas autorisés à participer aux activités et aucun magazine ne leur sera envoyé, même pas avec effet rétroactif (ils pourront toutefois consulter les numéros manquants sur notre site internet dans la section réservée aux membres).

Je demanderai aussi à chacun de vérifier ses données personnelles publiées dans l'annuaire. Celui-ci se trouve sur notre site internet, dans la section réservée aux membres (il faut donc utiliser ses "username" et mot de passe pour y accéder). Ce fichier est mis à jour

Bienvenue aux nouveaux membres

Welkom aan nieuwe leden

Yves DE BLUTS

Né le 07 Mai 1943

Admis VT

Parrains : Wif De Brouwer & Fernand Dasseville

Thierry GREINDL

Né le 03 Nov 1947

Admis VT

Parrains : Danny Cabooter & Erik Van Camp

Yves D'HOEDT

Né le 23 Mai 1952

Admis A (brevet < 20 ans)

Parrains : Louis Jeangout & Louis Nève

adres dus te checken. Inderdaad, het gebeurt vaak dat magazines terugkomen met de vermelding "adres onvolledig". Bij de meeste gevallen gaat het over het postbusnummer van een verblijf in een appartementsgebouw. We vragen dus attent te zijn indien u in een appartement woont.

Om te eindigen, we hebben reeds enkele belangrijke datums vastgelegd voor 2020. Vergeet ze niet te noteren in uw agenda. De algemene ledenvergadering vindt plaats op woensdag 11 maart om 15.00 u in het Huis der Vleugels. De uitnodiging en agenda zullen gepubliceerd worden in het magazine 1-2020, dat verschijnt in januari.

Verder hebben we nog afspraak voor het jaarlijks banket op zaterdag 25 april in de Salons de Romree in Grimbergen. De praktische details en het inschrijvingsformulier zult u vinden in ons volgend magazine, alsook op onze website. Tijdens dit banket zullen 35 leden gevierd worden. De voorzitter zal hen een medaille of een diploma van 50, 60 of 70 jaar brevet formeel overhandigen. Alle betrokkenen zullen persoonlijk per brief voor het einde van dit jaar uitgenodigd worden.

Het is geen geheim dat uw secretaris vaak hetzelfde herhaalt... En gezien hij niet van plan is om dit te wijzigen herhaalt hij dat u er best aan denkt om uw bijdrage te betalen, liefst vandaag of morgen, maar in elk geval voor 31 januari 2020.

Veel leesgenot,
Your (also) friendly secretary

une fois par mois et s'avère bien utile; il ne sert pas uniquement à vous envoyer le magazine ! En parlant d'envoi, je vous demanderai plus particulièrement de vérifier votre adresse. En effet, à chaque expédition du magazine, plusieurs exemplaires nous reviennent avec la mention "adresse incomplète". Nous avons constaté que dans la majorité des cas, il s'agit d'adresses dans un building à appartements et que la raison du renvoi par la poste est due au fait que la boîte postale n'est pas mentionnée. Vous savez donc ce qu'il vous reste à faire si vous habitez dans un appartement...

Et pour finir, quelques dates importantes ont déjà été fixées pour 2020, le moment est venu de les réserver dans votre agenda : l'assemblée générale des membres se tiendra le mercredi 11 mars à 15 h. à la Maison des Ailes ; convocation et ordre du jour seront publiés dans le prochain magazine, le n° 1-2020 de janvier prochain.

Vous avez également rendez-vous le samedi 25 avril dans les Salons de Romree à Grimbergen pour le banquet annuel (détails pratiques et bulletin d'inscription également dans le prochain magazine ainsi que sur notre site internet). A cette occasion, quelque 35 membres seront mis à l'honneur : une médaille ou un diplôme de 50, 60 ou 70 ans de brevet aéronautique leur sera solennellement remis par notre président. Un courrier personnellement adressé les avertira avant la fin de l'année.

Votre secrétaire répète souvent la même chose, ce n'est pas un secret... Et comme il n'a pas l'intention de changer, il vous rappelle donc que d'ici peu, il faudra penser à renouveler la cotisation; merci non seulement d'y penser mais aussi de prendre les mesures qui s'imposent aujourd'hui, demain ou au plus tard pour le 31 janvier 2020.

Bonne lecture,
Your (also) friendly secretary



Max DE BAERE

Geboren op 27 Aug 1946

Aanvaard **VT**

Peters: Danny Cabooter & Michel Mandl

Sébastien 'BK' MESMAEKER

Né le 13 Jul 1981

Admis **A** (ACT en 2025)

Parrains : Michel Audrit & Pierre Léonard

Christian VAN LOOY

Geboren op 28 Jan 1960

Aanvaard **VT**

Peters: Marc Paesmans & Leon Dury

Dimitri VAN DER VIEREN

Geboren op 29 Dec 1973

Aanvaard **A** (ACT in 2020)

Peters: Danny Cabooter & Wif De Brouwer

Yannick PAUWELS

Née le 01 Oct 1962

Admise **A**

Parrains : Louis Jeangout & Louis Nève

Pierre VANHOMWEGEN

Né le 14 Mar 1956

Admis **VT**

Parrains : Gerard Van Caelenberge & Wif De Brouwer

Luc BAERT

Geboren op 05 Feb 1954

Aanvaard **A**

Peters: Danny Cabooter & Michel Daems

This is your Webmaster speaking...

Our website has been expanding over the years. This is the good news. The bad news is that the privacy rules have recently been seriously tightened (Cf. GDPR, VTB Mag 4-2018, p. 8) and the VTB, a formal association, must comply with these rules. After analysis, we concluded that valuable, but sensitive information on our website was not fully secured and also available to non-members. A further consequence of our website expansion is that searchers have difficulties to find the information that they are looking for.

Taking this into consideration, some actions were required:

- Some information has to be restricted to members only (username and password are then required);
- Recent VTB magazines can only be accessed by members, only the related teasers will be published openly;
- The existing search functions to find the right document have been simplified and expanded.

For experienced users, the information below will mainly be a confirmation of what they already discovered; however, for beginners, this information might help to become a systematic and interested user of our website.

Let's "take off" with what has changed for occasional visitors of our website:

- Some topics such as activities, pictures, videos are no longer accessible if not logged-in.
- Under the item "VTB magazines", non-VTB members will only find those magazines in full that are more than three years old. For more recent magazines, they will only be able to read a short introduction (teaser). VTB members need log-in to read the recent magazines in full.
- Via the menu "Artikels & publicaties" / "Articles & publications", only data that are not directly related to private information can be consulted.

However, the most important improvement is the expansion of the search function helping you to find your way more easily within all available information.

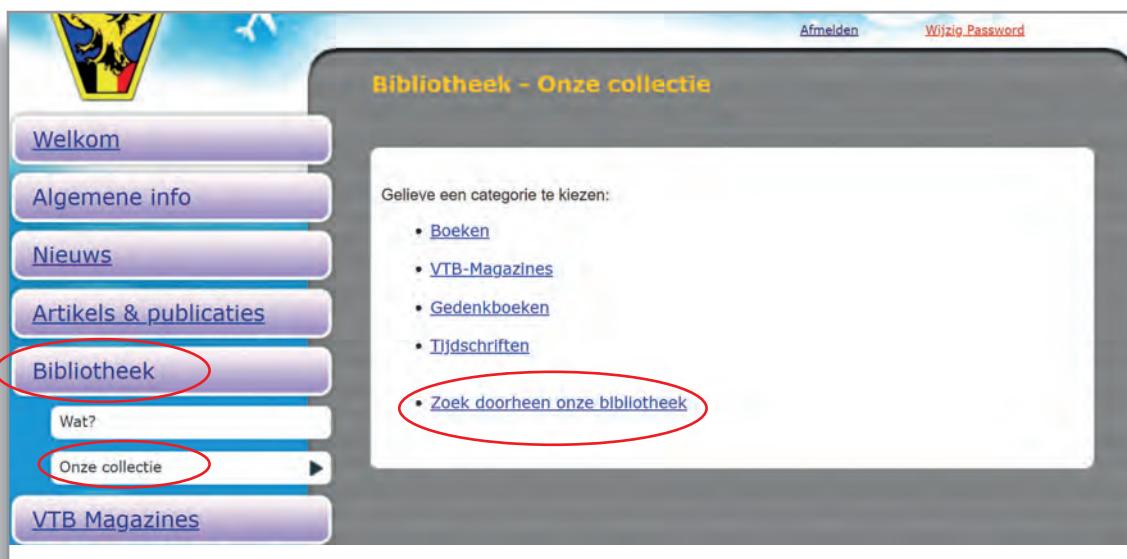
This "search" option has been added to the following menus:

- "Articles & publications" / "Artikels & publicaties": simplified version, via title name (or part of) only.
- "Bibliothèque" / "Bibliotheek": full version - via title name and/or author.
- "Biographies" / "Biografieën": simplified version, via title name (or part of) only.
- "Mémorial" / "Gedenkboek": simplified version, via title name (or part of) only.

The way to use this search option for these four topics is nearly the same. Below, we explain how to use the "search" function with an example. The full version in the menu "Bibliotheek" / "Bibliothèque" suits our case best.

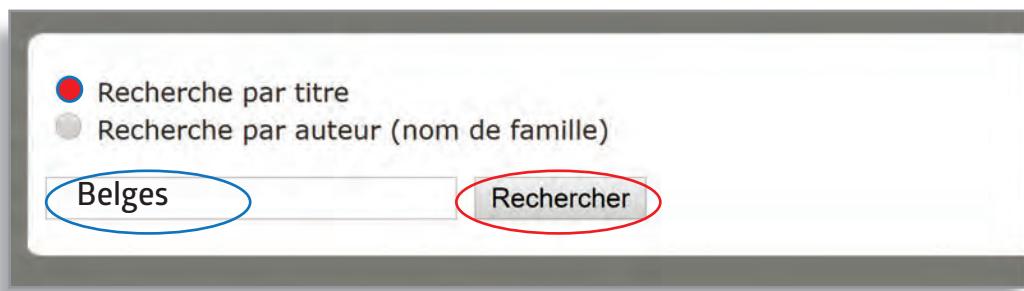
Our case: we want to look up all publications in our library that have a reference to Belgium in the title.

When we select the option "onze collectie" / "notre collection" in the menu library and "Zoek doorheen onze bibliotheek" / "rechercher dans notre bibliothèque", the following screen pops up:



Here you can select whether to search via a keyword in the title or via the last (family) name of the author. You select your option and fill in the text box. In our example we selected the title with as reference “Belges”

When clicking the button “Rechercher”/ “Zoeken”, the results pop up.



A screenshot of a library search results page. On the left, there is a vertical sidebar with various links: Accueil, Infos générales, Nouvelles, Articles & publications, Bibliothèque (with sub-links Quoi? and Notre collection), VTB Magazines, Biographies, Mémorial, Livre d'Or, Activités, and Contact. The main content area has a header 'Rechercher dans notre bibliothèque'. It shows the same search options as the interface above. Below that is a text input field with 'Belges' and a 'Rechercher' button. The results are divided into sections: 'Livres' and 'Magazines VTB'. The 'Livres' section lists several books: 'Belges dans la RAF Tome II (Jean-Louis Roba) (2001)', 'Belges dans la RAF Tome I (Jean-Louis Roba) (2000)', 'Les Belges de la Bataille d'Angleterre (Gustave Rens) (1988)', and 'Aéro-Club de Belgique-Les Belges à la conquête de l'air (Hayez) (1976)'. The 'Magazines VTB' section lists several magazines: 'Belgische Luchtvaartbedrijven: De vliegtuigbouwers na WO II - Les entreprises aéronautiques belges: Les entreprises aéronautiques après la Deuxième Guerre mondiale (Mich Mandl, Alphonse Dumoulin) (4-2017)', 'Belgische Luchtvaartbedrijven Renard & Stampe en Vertongen - Les entreprises aéronautiques belges: les avions Renard & Stampe et Vertongen (Mich Mandl, Alphonse Dumoulin) (2-2016)', 'Belgische luchtvaartbedrijven Renard en Stampe & Vertongen - Les entreprises aéronautiques belges Renard et Stampe & Vertongen (Mich Mandl, Alphonse Dumoulin) (1-2016)', 'Les entreprises aéronautiques belges Ch3/Belgische luchtvaartbedrijven Hfdst 3 (Michel Mandl, Alphonse Demoulin) (4-2015)', 'Dynali: Belgische spitstechnologische helikopters/des hélicoptères belges de technologie de pointe (Jean-Pierre Decock) (4-2015)', and 'De Belgische luchtvaartbedrijven Hfdst 2 / Les entreprises aéronautiques belges Ch 2 (Michel Mandl, Alphonse Dumoulin) (3-2015)'.

Remark: the results may differ in function of the word or word combination you are using. Just try it out and compare the different results by using Belgium, Belgique, België or Belg.

If you are not satisfied with the result, simply overwrite your first choice in the text box and press “Rechercher” / “Zoeken” again.

In the simplified search version for the topics Articles, Biographies and Memorials, you can only search via key words in the title, but the way of working is the same

To conclude, if you want to take full benefit of our website, make sure you log-in first. If you have problems to **log-in**, send an e-mail to our webmaster inkeja@skynet.be, explaining your problem. Try out the search function and you will soon experience the added value. And, last but not least, if you have suggestions for improving our website, do not hesitate to contact us.

Jacques de Kroes, your webmaster.

Formatie van 24 Marchetti's boven de regio van Aarschot op 3 maart 2009. Deze formatie zal het cijfer 40 vormen bij de 40^{ste} verjaardag van de Marchetti.
(foto Daniel Brackx)

Formation de 24 Marchetti au-dessus de la région d'Aarschot le 3 mars 2009. Ces avions allaient former le chiffre " 40 " lors du 40^e anniversaire du Marchetti.
(photo Daniel Brackx)



De geschiedenis
van Marchetti:

« Dall'acqua al cielo »

Vanop het water
tot in de lucht

L'histoire
de Marchetti :

De l'eau
vers le ciel

Paul Maenhaut

Traduction Jean-Pierre Decock



Dit jaar vieren we de vijftigste verjaardag van de introductie van de SF-260 Marchetti in de Belgische Luchtmacht en in de Luchtvaartschool. Paul Maenhaut brengt ons in twee afleveringen, het volledig verhaal, niet enkel van de inzet van dit prachtig lesvliegtuig in België, maar ook van bewogen geschiedenis van de producent. We beginnen met dit laatste.

Nous célébrons cette année le cinquantième anniversaire de la mise en service du Marchetti SF-260 à la Force Aérienne belge autant qu'à l'École d'Aviation Civile. Paul Maenhaut nous conte, en deux parties, toute son histoire et pas seulement de la mise en œuvre de ce formidable avion école en Belgique, mais aussi l'histoire trépidante du constructeur avec laquelle nous entamons notre propos.

Inleiding

Na het bankroet van zowel Sabena als City Bird, en de vereffening van Sobelair, vonden we met verscheidene Belgische piloten een job in luchtvaartmaatschappijen in Italië. Sommigen waren gebaseerd in Milaan Malpensa en verbleven in Sesto Calende, ten zuiden van de Lago Maggiore, slechts een 20 km verwijderd.



Een paar overblijfselen van de fabriek: de voorgevel en de windtunnel

In het centrum van het stadje staan grote, lelijke en vervallen gebouwen, en ik was benieuwd om uit te vinden wat hun oorsprong was.

Het bleek de basis van "Marchetti" te zijn. En aangezien de meesten onder ons in het verleden op de SF-260 gevlogen hadden, zowel in de Burgerlijke Luchtvaartschool van Sabena als in de Luchtmacht, ging ik op zoek naar de geschiedenis van deze gebouwen. Dit is het verhaal.

Het begin

SIAI Op 12 augustus 1915 werd SIAI (Società Idrovoltanti Alta Italia – Watervliegtuig Maatschappij Alta Italia) opgericht door 2 getalenteerde ondernemers Dominico Santoni and Luigi Capé.

Het doel was:

- de bouw en de verkoop van de FBA, een project van Louis Schreck van een tweezitter watervliegtuig gebouwd in Frankrijk door Franco British Aviation, en...
- de ontwikkeling, bouw, aankoop en het beheer van de vergunningen van watervliegtuigen, onderdelen en toebehoren.

De werkplaatsen waar deze watervliegtuigen gebouwd werden, waren gelegen in Sant'Anna, een wijk van Sesto Calende, op een domein dat vroeger door een schrijnwerkerij gebruikt werd.

Tussen de zomers van 1916 en 1917 kocht SIAI nog meer terreinen aan en bouwde een "Idroscalo" (basis voor watervliegtuigen), niet alleen om eigen ontwerpen te testen maar ook om er een vliegschool op te richten. Deze school slaagde erin om 150 piloten in een periode van zes maanden op te leiden.

Gedurende de Tweede Wereldoorlog werd het domein gebombardeerd, ook omdat er in de hangars explosieve aanvalssboten werden gebouwd. Spijtig genoeg werden de gebouwen nooit gerestaureerd.

Introduction

Suite à la faillite de la Sabena autant que celle de City Bird ainsi que la liquidation de la Sobelair, certains pilotes belges ont trouvé un job au sein de compagnies aériennes en Italie. D'aucuns étaient basés à Milan Malpensa et résidaient à Sesto Calende, au sud du lac Majeur, distant seulement de vingt kilomètres.



Quelques vestiges de l'usine, à savoir la façade et la soufflerie

De grands et vilains bâtiments à l'abandon étaient implantés au centre de cette petite ville et j'étais curieux d'en découvrir l'origine.

Il s'avéra que c'était l'implantation initiale de « Marchetti ». Comme la majorité d'entre nous avaij auparavant volé en SF-260 à l'École d'Aviation Civile autant qu'à la Force Aérienne, je me suis persuadé de retracer l'histoire de ces bâtiments et je vous la livre ici.

Le commencement

SIAI (Società Idrovoltanti Alta Italia – Société d'hydravions de l'Italie Septentrionale) a été constituée le 12 août 1915 par deux entrepreneurs doués, Dominico Santoni et Luigi Capé.

Leur but était :

- la construction et la commercialisation du FBA, un projet d'hydravion biplace conçu par Louis Schreck et construit en France par Franco-British Aviation et ...
- le développement, la construction, l'achat et l'exploitation de licences d'hydravions, y compris de leurs composants.

Les ateliers où étaient construits ces hydravions se trouvaient à Sant'Anna, un quartier de Sesto Calende, dans un domaine occupé précédemment par une ébénisterie.

SIAI a, entre l'été 1916 et l'été 1917, acquis divers terrains et établi une « Idroscalo » (une base pour hydravions) pas seulement pour y tester les appareils qu'elle fabriquait mais également pour y implanter une école de pilotage. Celle-ci a réussi à former 150 pilotes sur une période de six mois.

Les installations ont été bombardées durant la Deuxième Guerre mondiale, entre autres parce que des bateaux d'assaut bourrés d'explosifs étaient construits dans les hangars. Les bâtiments n'ont, malheureusement, pas été reconstruits.



FBA Seaplane

Vandaag is het een mooi klein parkje met de ingangspoort, controletoren en aanlegsteiger voor watervliegtuigen; zeker een bezoek waard.

Elles sont devenues de nos jours un charmant petit parc avec portique à l'entrée, tour de contrôle et débarcadère pour hydravions qui valent le détour.



Vandaag is het een mooi klein parkje met de ingangspoort, controletoren en aanlegsteiger voor watervliegtuigen; zeker een bezoek waard.



Elles sont devenues de nos jours un charmant petit parc avec portique à l'entrée, tour de contrôle et débarcadère pour hydravions qui valent le détour.

Er is ook een klein familie-restaurant, in de wijk Lisanza, twee km verderop, waarvan de vader van de eigenaar bij SIAI werkte. Op de muren vindt men een oude muurschildering en vele foto's van die tijd.

Un petit restaurant familial se trouve aussi dans le quartier de Lisanza, deux kilomètres plus haut, dont le père du patron a travaillé chez SIAI. Une fresque et de nombreuses photos d'époque en décorent les murs.



In 1916 begon SIAI een project om een eigen vliegtuig te bouwen, ontworpen door de Ingenieur Raffaele Conflenti.

SIAI projeta en 1916 la construction d'un avion « maison » sous la férule de l'ingénieur Raffaele Conflenti.

In het begin werden watervliegtuigen in hout en canvas gebouwd. Deze leken op vliegboten en werden geregistreerd met de letter S + het nummer van het project. Het landen van deze watervliegtuigen was een echte uitdaging. Voordat het vliegtuig neerstreek, vertrokken één of twee motorboten van de wal die slalommend

Les hydravions étaient initialement construits en bois et toile. Ceux-ci ressemblaient à des bateaux volants et furent immatriculés avec la lettre S plus le numéro du projet. Amerrir avec ces appareils relevait du défi. Un ou deux canots à moteur quittaient le quai avant que l'avion ne descende pour slalomer et faire des vagues,

golven maakten op het meer. De piloot kon zo beter zijn nadering inschatten. Inderdaad, het spiegeleffect van het vlakke, kalme water kan misleidend zijn waardoor de piloten beoordelingsfouten kunnen maken.

In 1918 kocht SIAI het koloniale huis van Luigi Capé (nu het prachtig hotel "Del Parco") in het centrum van Sesto Calende, en nog andere terreinen in de omgeving. Daar werden kantoorgebouwen gebouwd die dienden als directiezetel, alsook enkele fabrieken voor het vervaardigen van onderdelen, wisselstukken, enz.

Nu is een gedeelte ervan gerestaureerd door "Leonardo Training Academy", maar het grootste gedeelte is nog steeds in vervallen staat.

In 1922 vervoegde de hoofdontwerper en ingenieur Alessandro Marchetti het bedrijf. In 1910 had hij zijn eerste vliegtuig gebouwd, de tweedekker "La Chimera" en later, in 1918, een boot die destijds het snelheidsrecord vestigde.

SIAI werd beroemd voor zijn vliegende boten en watervliegtuigen, die talrijke uithoudings- en snelheidsrecords vestigden en verkreeg bekendheid met de succesvolle Savoia Marchetti S-55 vliegboot met 2 motoren in tandem boven de vleugels. Er werden er meer dan 250 van gebouwd. Het laatste bestaande toestel is bewaard in het "Asas de um sonho" museum te São Carlos in São Paulo.

Opmerkelijk: vanaf 1922 tot 1944 werd, ter ere van de Italiaanse koninklijke familie, de naam Savoia toegevoegd aan alle modellen van Marchetti. Dit had niets te maken met de firma Savoia die Farman vliegtuigen maakte.

de sorte que le pilote pouvait mieux apprécier son approche. Il est vrai que l'effet miroir de la surface de l'eau lisse et calme pouvait induire les pilotes en erreur.

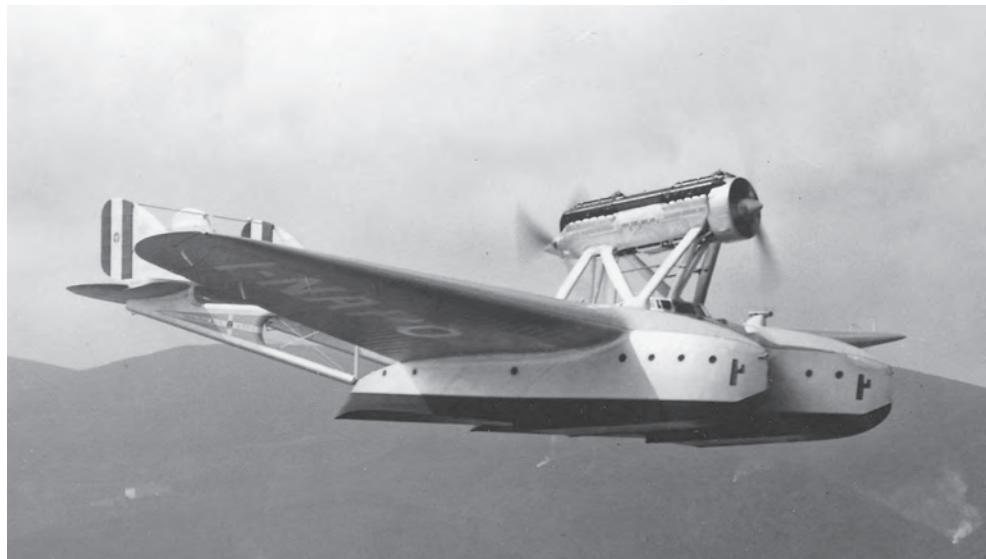
SIAI acquit en 1918 la maison de style colonial de Luigi Capé (à présent le splendide hôtel « Del Parco ») sis dans le centre de Sesto Calende, de même que d'autres terrains alentour pour y construire des bâtiments administratifs afin d'y accueillir la direction ainsi que quelques ateliers pour y fabriquer des composants, des pièces de rechange, etc.

Certains de ceux-ci ont été restaurés par la « Leonardo Training Academy », mais la majeure partie d'entre eux est encore toujours à l'état de ruine.

Le concepteur et ingénieur en chef Alessandro Marchetti intégra l'entreprise en 1922. Il avait construit le biplan « La Chimera », son premier avion, en 1910 ainsi qu'un bateau qui établit plusieurs records mondiaux en 1918.

La **SIAI** était réputée pour ses hydravions à coque et hydravions, ceux-ci ayant établi de nombreux records de distance et de vitesse et atteint la renommée grâce au réputé hydravion à coque Savoia Marchetti S-55 bimoteur en tandem. Plus de 250 exemplaires furent construits. Le dernier appareil existant est conservé au musée « Asas de um sonho » de São Carlos à São Paulo au Brésil.

Il est à noter qu'en l'honneur de la famille royale italienne, "Savoia" compléta le nom des avions Marchetti construits entre 1922 et 1944. Cette démarche était totalement indépendante de la firme Savoia qui construisait des avions Farman.



De S-55X
met twee motoren in tandem
boven op de vleugels.

Le S-55x
avec deux moteurs en tandem
sur le dessus des ailes.

In 2015, 100 jaar na de oprichting van SIAI, begon de "Savoia Marchetti Historical Group" met het bouwen van een replica van deze "Idrovolante" in en gesteund door het museum "Volandia" in de omgeving van het vliegveld van Milaan Malpensa.

De expeditie naar de Verenigde Staten

Op 1 juli 1933 vertrokken 24 (plus 1 reserve) S-55X vliegboten voor een weergaloze stunt. Ter gelegenheid van het 10-jarig bestaan van de Italiaanse Luchtmacht en van de wereldtentoonstelling in

En 2015, soit cent ans après la constitution de la SIAI, le « Savoia Marchetti Historical Group » entama la construction d'une réplique de cet « idrovolante » avec le soutien du musée « Volandia » proche de l'aérodrome de Milan Malpensa.

Le raid vers les États-Unis

Le 1^{er} juillet 1933, 24 hydravions S-55X (plus un en réserve) se lancèrent dans une expédition sans équivalent en effectuant la traversée de l'Atlantique avec Chicago comme destination finale. Ce



Chicago maakten ze een Atlantische vliegcruise naar Chicago. Een ware expeditie, "Decennale" genoemd, onder leiding van Italo Balbo, minister van Luchtvaart onder Mussolini. Buiten de bemanningen gingen er nog een 50-tal medewerkers mee.

Het eerste traject was naar Amsterdam. Ongelukkig maakte één vliegtuig een harde landing en brak in stukken. Een technieker verloor het leven. De gezagvoerder, de radio operator en een tweede technieker waren gewond, enkel de copiloot bleef ongedeerd.

Vertraagd door vaak slechte weersomstandigheden kwam de cruise eindelijk op 15 juli aan in Chicago. De vluchttijd van de langste traject, Reykjavik – Cartwright, 2400 km, was 12 uren.

Op 19 juli zette de tocht zich verder naar New York. Daar werden zij begroet met een "ticker tape parade", een menigte van duizenden mensen tijdens een grote optocht door de stad. Dit was de allergrootste parade van voor de tweede wereldoorlog, een opmerkelijk eerbetoon aan deze waaghalsen.

Time magazine publiceerde een foto van Italo Balbo op haar frontpagina. Een paar dagen later werden alle bemanningen en medewerkers ontvangen in Washington door President Roosevelt.

Op 12 augustus was de cruise terug in Rome. Daar werden zij ontvangen door Minister-President Mussolini die Italo Balbo tot maarschalk benoemde.

In het stadhuis van Sesto Calende kan men een schilderij zien, gemaakt in 2013, ter gelegenheid van de viering van de 80^e verjaardag van deze Decennale.

vol mémorable fut mis sur pied à l'occasion du dixième anniversaire de l'arme aérienne italienne et de l'exposition universelle de Chicago. C'était réellement l'expédition de la décennie, « Decennale » comme elle fut appelée; elle était menée par Italo Balbo, ministre de l'aviation sous Mussolini. Une cinquantaine de collaborateurs accompagnaient les équipages.

Le premier trajet amenait les avions à Amsterdam. Un appareil fit malencontreusement un atterrissage brutal qui le disloqua, entraînant la mort d'un mécanicien. Le commandant de bord, l'opérateur radio et un autre technicien furent grièvement blessés et seul le copilote s'en sortit indemne.

Retardée fréquemment par le mauvais temps, la croisière aboutit finalement à Chicago le 15 juillet. Le tronçon majeur Reykjavik-Cartwright, long de 2.400 km, nécessita 12 heures de vol.

L'expédition atteignit New York le 19 juillet où ils furent accueillis par une « ticker tape parade » alors que des milliers de personnes les applaudissaient. Celle-ci fut la plus grande parade du genre avant la seconde guerre mondiale et un hommage remarquable aux intrépides aviateurs.

Italo Balbo fit la une du magazine Time. Les équipages et accompagnateurs furent reçus par le Président Roosevelt à la Maison Blanche quelques jours plus tard.

Le 12 août, la croisière était de retour à Rome où ils furent reçus par le Ministre président Mussolini qui éleva Italo Balbo au rang de maréchal.

Une peinture réalisée en 2013 à l'occasion des 80 ans de la Decennale se trouve à l'hôtel de ville de Sesto Calende.





Sabena S-73

Conversie naar andere types

Door toedoen van Luchtmaarschalk Italo Balbo, begon het bedrijf snel prototypes te bouwen en het ontwerpen van andere vliegtuigen, met toenemende focus op oorlogsvliegtuigen, in de aanloop naar de Tweede Wereldoorlog.

In 1934 werd de S-73 gebouwd, een driemotorig vliegtuig dat 18 passagiers kon vervoeren. SABENA was de eerste maatschappij die er vier aankocht en SABCA bouwde er nog zeven bij.

In 1937 start Savoia Marchetti de bouw van een vliegveld enloodsen voor het vervaardigen van vliegtuigen te Vergiate, slechts zes km verder.

Op 25 April 1944 wijzigt de naam opnieuw in **SIAI Marchetti**. SIAI Marchetti overleefde de naoorlogse periode door het bouwen van onder andere fietsen, vrachtwagens, treinwagons en -materiaal. Toch stred het nog altijd met schulden gedurende zes jaar na de oorlog.

In september 1951 werd het bedrijf bankroet verklaard en werd al het leidinggevend personeel ontslagen. Niettemin werd de helft van hen weer aangenomen door de vereffenaar om de bestaande bestellingen af te werken.

In 1953 leefde het bedrijf weer op. Het sloot verschillende contracten voor herstellingen en revisies (v.b. Dakota DC-3) van vliegtuigen.

In het begin van de jaren 60 startte het opnieuw met de bouw van eigen vliegtuigen, waaronder de bekende amfibie FN333 "Riviera", ook de "Nardino" genoemd (naar de projectontwikkelaar Ingenieur Nardi).

Conversion

À l'instigation du Maréchal de l'air Italo Balbo, l'entreprise se lança rapidement dans la conception d'autres types d'avions, notamment en se focalisant sur les avions de combat dans la perspective de la Deuxième Guerre mondiale.

Le S-73 trimoteur accommodant jusqu'à dix-huit passagers fut construit en 1934. La Sabena fut la première compagnie à mettre en œuvre les quatre avions achetés en Italie plus sept construits sous licence par la SABCA.

En 1937, Savoia Marchetti entama à Vergiate, à six kilomètres du siège principal, la construction d'un aérodrome et de hangars destinés à la fabrication d'avions.

La raison sociale fut à nouveau modifiée en **SIAI Marchetti** le 25 avril 1944. SIAI Marchetti maintint ses activités dans l'après-guerre par, entre autres, la fabrication de bicyclettes, camions, wagons et matériel ferroviaire mais éponegeait toujours ses dettes durant les six ans qui suivirent la fin de la guerre.

L'entreprise fut déclarée en faillite en septembre 1951 et ses cadres furent tous congédiés. Néanmoins, la moitié d'entre eux furent réengagés par le liquidateur afin d'honorier les contrats en cours.

L'entreprise renaît de ses cendres en 1953 et conclut divers contrats de révision et de réparation d'avions (par exemple de DC-3 Dakota).

Elle se remit, au début des années soixante, à construire ses propres avions, dont le réputé amfibie FN333 Riviera ou Nardino, nom dérivé de celui de l'ingénieur Nardi, concepteur du projet.



FN333 Riviera

Het bouwde ook een zweefvliegtuig als eveneens verschillende onderdelen voor vliegtuigen zoals de Fiat/Aeritalia, F-104G en S, Falcon, Lockheed L1011 "Tristar" en Airbus om maar de voornaamste te vermelden.

De omschakeling

Het werd duidelijk dat er geen grote toekomst weggelegd was voor water-en amfibievliegtuigen en SIAI Marchetti schakelde geleidelijk over naar andere types. In 1965 ontwikkelde Ingenieur Brenna de S.205, een vliegtuig die wel gekend is in wereld van General Aviation.

In 1967 werd de productie van de beroemde SF-260 gestart

Dit vliegtuig werd de ruggengraat van zowel de militaire als de burgervliegscholen in België. (*meer hierover in het volgend artikel*).

In 1969 beëindigde de Hoofdingenieur Alessandro Marchetti, lid van het directeurs comité, ongelukkiglijk de afdeling "verticale vlucht" (helikopters). Het bedrijf Agusta kocht vervolgens een deel van de aandelen en startte de bouw van helikopters in eigen naam en maakte er een fortuin mee. In 1973 had Agusta reeds 60 % van de aandelen in handen.

Elle construisit encore des planeurs ainsi que divers composants d'avions pour Fiat/Aeritalia, F-104G et S, Falcon, Lockheed L1011 Tristar et Airbus, pour ne citer que les principaux.

Renversement de situation

Il était clair que l'avenir des hydravions et avions amphibiés n'était pas brillant, c'est pourquoi SIAI Marchetti s'est progressivement converti à d'autres types d'appareils. L'ingénieur Brenna a développé le S.205, un avion réputé dans le domaine de l'aviation générale.

La production du célèbre SF-260 a démarré en 1967

Cet appareil fut l'épine dorsale des écoles belges d'aviation civile autant que militaire (*plus d'info dans le prochain article*).

L'ingénieur en chef Alessandro Marchetti, membre du comité de direction, mit fin à la division voitures tournantes (hélicoptères) qui n'avait rencontré que peu de succès. La société Agusta prit une participation dans le capital et lança la production d'hélicoptères à sa marque, lesquels rencontrèrent un franc succès. Agusta détenait déjà soixante pourcent des actions de SIAI Marchetti en 1973.



*De SF-260 werd het meest succesrijk trainingsvliegtuig in België.
De Luchtmacht kocht er 45,
de Burger Luchtvaartschool 13.*

*Le SF-260 fut l'avion école le plus probant en Belgique.
La Force Aérienne en acquit 45 et l'Ecole d'Aviation Civile 13.*

© V.Pirard AviaScribe Coll.

« Dall'acqua al cielo »

Op 10 April 1981 maakte de S-211, het eerste opleidingstoestel van SIAI Marchetti met een jet motor zijn eerste vlucht. Dit toestel werd geen groot succes en werd enkel verkocht aan de Luchtmachten van de Filippijnen, Haïti en Singapore.

Er zijn geruchten dat de "Frecci Tricolore" (Italiaans stuntteam) dit toestel zou kopen.

In 1983 kocht Agusta de 40% overblijvende aandelen van SIAI Marchetti, die dan een afdeling werd van Agusta.

De sluiting van Sesto Calende

In 1993 verhuisde de hele productie, behalve de helikopters, naar Vegenono, een klein vliegveld 30 km verderop.

Op 9 juni 1997, na meer dan 80 jaar bestaan, sloot het bedrijf in Sesto Calende en al de luchtvaart activiteiten werden verkocht aan Aermacchi. Enkel de SF-260 werd verder gebouwd onder de naam Aermacchi SF-260. Gedurende vele jaren, alvorens het werk te starten, luidde een sirene 3 maal om 07.40 u, 2 maal om 07.55 u en 1 maal om 08.00 u. Op het einde van de werkdag luidde de sirene 1 maal. Op deze 9 juni luidde de sirene voor de laatste maal om 13.00 u, een treurend Sesto Calende achterlatend.

In totaal ontwikkelde Marchetti 99 projecten, waarvan er 65 in serie gebouwd geweest zijn of toch tenminste als prototype.

Later werd Aermacchi opgenomen in Alenia, vandaag de "Leonardo Divisione Velivoli" (Leonardo Vliegtuig afdeling).

In 2006 werd het werf in Sesto Calende gedeeltelijk gerestaureerd en werd het een opleidingscentrum voor Agusta Westland (Agusta en Westland werden samengevoegd). Vandaag noemt het de "Training Academy di Leonardo Divisione Elicotteri".

Deze training academie is opgedragen aan Alessandro Marchetti om een verbinding te maken met het verleden en de sterke band die Sesto Calende heeft met zijn SIAI Marchetti.

"Dal legno al bit" (van hout tot bit) is hun motief die de evolutie illustreert tussen het eerste vliegtuig gemaakt van hout en doek tot het opleiden van piloten en techniekers om van Sesto Calende de "Porto al Cielo" (de Haven naar de Lucht) te maken.

Met speciale dank aan het stadhuis, de bibliotheek en aan Dhr. en Mevr. Colombo (vorige burgermeester) van Sesto Calende, aan Dhr. Filippo Meani en Mariani Marzion van de "Associazione Nazionale Lavoratori Anzia Gruppo Aziendale SIAI Marchetti", aan Dhr. Massimo Domininelli, auteur van het boek SF-260, aan Dhr. Tobaldo Cesare van het Agusta Museum, aan Dhr. Enzo Balzini, eigenaar van het restaurant San Pietro in Lisanza, aan Dhr. Serge Van Heertum en Marc Arys, auteurs van het boek SIAI Marchetti - 40 years Marchetti en aan Dhr. Frans Van Humbeek van Hangar Flying die mij allen veel informatie en foto's hebben gegeven.

Vergane glorie.

Le S-211, le premier avion d'entraînement à réaction de SIAI Marchetti, fit son premier vol le 10 avril 1981. Cet appareil ne rencontra qu'un succès mitigé et fut uniquement acheté par les forces aériennes des Philippines, de Haïti et de Singapour.

Des rumeurs circulaient prétendant que la patrouille acrobatique nationale, les Frecce Tricolori, pourrait être dotée de S-211.

Agusta racheta les quarante pourcent restants des actions de SIAI Marchetti qui devint ainsi une division d'Agusta.

La fermeture de Sesto Calende

L'ensemble de la production, mis à part les hélicoptères, déménagea en 1993 à Vegenono distant d'une trentaine de kilomètres.

L'entreprise ferma Sesto Calende le 9 juin 1997, soit après plus de quatre-vingt ans, et toutes les activités aéronautiques furent cédées à Aermacchi. Seule la construction de SF-260 fut poursuivie sous le nom d'Aermacchi SF-260. Avant de débuter le travail quotidien, durant des années, une sirène retentissait trois fois à 7h40, deux fois à 7h55 et une fois à 8h. La sirène ne retentissait qu'une seule fois en fin de journée. Le 9 juin 1997, la sirène se fit entendre pour la dernière fois à 13h, désertant Sesto Calende pétri de tristesse.

Marchetti a développé 99 projets, dont 65 ont bénéficié d'une production en série ou, à tout le moins, d'un prototype.

Aermacchi fut ultérieurement absorbé par Alenia, devenu à présent Leonardo Divisione Velivoli.

Le site de Sesto Calende a été partiellement restauré afin d'accueillir le centre de formation d'Agusta Westland (Agusta et Westland ont fusionné). Il est, de nos jours, connu en tant que Training Academy di Leonardo Divisione Elicotteri.

Cette académie est dédiée à Alessandro Marchetti afin de faire la jonction avec le passé et le puissant lien qui unissait SIAI Marchetti et Sesto Calende.

« De legno al bit » (du bois jusqu'au bit) est leur devise qui illustre le progrès accompli depuis le premier avion fabriqué en bois et en toile jusqu'à la formation des pilotes et techniciens contribuant à faire de Sesto Calende le « Porto al cielo » (le port vers le ciel).

L'auteur adresse ses plus vifs remerciements au personnel communal, à la bibliothèque ainsi qu'à Monsieur et Madame Colombo (ancien bourgmestre) de Sesto Calende, à Messieurs Filippo Meani et Mariani Marzion de l'Associazione Nazionale Lavoratori Anzia Gruppo Aziendale SIAI-Marchetti, à Monsieur Massimo Domininelli, auteur du livre SF-260, à Monsieur Tobaldo Cesare du musée Agusta, à Monsieur Enzo Balzini, propriétaire du restaurant San Pietro à Lisanza, à Messieurs Serge Van Heertum et Marc Arys, auteurs du livre SIAI Marchetti - 40 years Marchetti et à Monsieur Frans Van Humbeek de Hangar Flying qui lui ont tous fourni des informations et des photographies.

Ainsi passe la gloire du monde...



Souvenirs d'une balade dans le nord (III)

Liévin
van Outryve d'Ydewalle

Vertaling: Jacques Wuyts & Poly Stevens



Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden (III)

"Staf"



"Pussy"



"Maatje"



Quand Pussy, Maatje et Staf apprennent qu'ils doivent partir à Stanleyville pour aller sauver des otages, ils réalisent qu'il s'agit d'une mission suicide. Ils essaient de gagner du temps en espérant que le support sur place aura le temps d'arriver à Stan. Ils font une escapade d'une journée dans un village et, le lendemain, partent tout de même en direction de Stanleyville.

Wanneer Pussy, Maatje en Staf vernemen dat ze naar Stanleystad moeten om gijzelaars te bevrijden, beseffen ze dat het om een zelfmoordmissie gaat. Ze trachten tijd te winnen in de hoop dat de versterking op tijd in Stan zal aankomen. Ze doen een daguitstapje in een dorp en 's anderdaags, vertrekken ze uiteindelijk richting Stanleystad.

Troisième épisode : confusion totale à Inongo

En route

06 août 1964. Le moteur avait un ronronnement régulier. Comme on nous avait prévenus, en ligne droite, la machine volait un peu en crabe et par moments, sans raison, elle se mettait à trembler... Il y avait aussi cette odeur d'huile brûlée mais surtout ces gouttes de graisse fondues qui nous tombaient sur les épaules...

Mais nous ne nous tracassions plus pour ces détails. Nous y étions déjà habitués...

Derde deel: Groot misverstand in Inongo

Op weg

06 augustus 1964. De motor draaide zonder haperen. Zoals men ons had gewaarschuwd, in rechtlijnige vlucht vloog de machine ietwat in krab en soms begon ze zonder reden te trillen... Er was ook die stank van verbrande olie, maar vooral het gesmolten vet dat op onze schouders druppelde...

Maar deze details verontrustten ons niet. We waren er al aan gewend...



La vedette - De vedette. Piasecki helicopter H-21

Je m'étais plongé dans les cartes afin de me faire une idée de la route à suivre. La navigation, c'était pour moi ! Mais comme ces cartes étaient assez vieilles, elles n'avaient que peu de repères valables. Le giro ne bougeait que par saccades et je dus naviguer au cap et à l'heure... Donc avec une boussole qui depuis des années n'avait plus été compensée et ma toquante bon marché. Pas de Gonio, de VOR ni de radars. Pas de GSM ni de GPS. Rien, la tute.

Et pour compléter notre équipement ridicule, après quelques parasites et quelques sifflements, la radio nous quitta aussitôt après le décollage. Nous n'avions donc rien de plus qu'à l'époque des pionniers. Farman, Blériot et tous les autres devaient bien rigoler dans leur tombe. Moi pas !

Heureusement, il y avait le soleil qui m'était d'une grande aide. Et puis, aussi le « cul ». Oui, mais pour comprendre ce que c'est, il faut avoir été « airborne » pendant quelques milliers d'heures...

Ce jour-là, il faisait très beau avec toutefois une légère brume, mais pas un nuage. La forêt qui s'étendait à perte de vue, comme un immense tapis de verdure, défilait lentement sous nos pieds. Superbe ! Une vraie moquette de luxe. Ah, si j'avais su où nous allions, sans doute aurais-je fait une autre description de cette débauche de verdure. Toutefois, à ce moment, j'étais plus préoccupé par notre destination que par le fait de trouver des qualificatifs à ce splendide paysage.

C'est qu'à peine à mi-chemin, l'aiguille de la jauge de carburant se trémoussait déjà au milieu de son cadran... Cette machine devait certainement pouvoir tenir en l'air pendant trois à quatre heures sans refueller... Mais alors comment se faisait-il qu'en si peu de temps nous avions déjà consommé près de la moitié de notre jus ? Étrange... Cela nous inquiétait. Certes, en cas de problèmes, l'hélico pouvait se poser dans n'importe quelle petite clairière... C'était un hélico pour quelque chose... Mais là, on risquait d'attendre quelques années avant que l'on vienne nous dépanner. À moins d'y faire souche et de s'y installer comme Tarzan. Pas pour moi, ce genre d'avenir ne me tentait pas tellement.

C'est dans ces moments que l'on réalise à quoi pouvait servir un « plan de vol ». Cette idée était d'autant plus pertinente que,

Ik was in mijn kaarten gedoken om een idee te krijgen van de te volgen route. De navigatie, dat was mijn job! Maar omdat die kaarten nogal oud waren, stonden er maar weinig betrouwbare merkpunten op. De girocoop draaide slechts met schokken en ik moest met koers en tijd navigeren (time & heading)... met een kompas dat sinds jaren niet meer was gekalibreerd en mijn goedkoop uurwerk. Geen gonio, VOR, noch radar. Geen GSM, noch GPS. Niets, niemandal.

En om onze marginale uitrusting volledig te maken, was er de radio die, na wat geruis en gefluit, ons onmiddellijk na het opstijgen in de steek liet. We hadden dus niets meer dan in de tijd van de pioniers. Farman, Blériot en al de anderen moesten wel lol hebben in hun graf. Ik niet!

Ik had het geluk dat de zon mij van grote hulp was. En men moet ook het lef hebben, dat men enkel verkrijgt na enkele duizenden uren vliegervaring...

Die dag was het heel mooi weer met evenwel lichte nevel, maar geen wolkje in de lucht. Het woud dat zich als een onmetelijk groen tapijt eindeloos uitstrekte, schoof voorbij onder onze voeten. Prachtig ! Een echt luxe-vloerkleed. Ah, had ik geweten waar we heen gingen, dan had ik wellicht dat weelderig groen anders beschreven. Ik was op dat ogenblik echter meer bezorgd om onze bestemming te vinden dan om de lyrische beschrijving van dit prachtig landschap.

Want nauwelijks halfweg danste de naald van de brandstofmeter reeds in het midden van de wijzerplaat... Deze machine moest ongetwijfeld drie à vier uur in de lucht kunnen blijven zonder bij te tanken... Maar hoe kwam het dan dat we na zo'n korte tijd reeds bijna de helft van onze fuel verbruikt hadden?

Vreemd... dit verontrustte ons. Gelukkig, in geval van problemen, kon de helikopter op om 't even welk open plekje neergezet worden... Daarvoor was het een helikopter... maar daar riskeerden we enkele jaren te moeten wachten vooraleer men ons uit de nood zou helpen. Tenzij we daar voor goed bleven zitten en als Tarzan verder leefden. Niet voor mij. Dit soort vooruitzicht boeide me niet. Het is in dergelijke omstandigheden dat men beseft waarvoor een "vliegplan" dient. Deze bedenking was des te meer toepasselijk,



bien entendu, nous n'en avions pas fait au départ... Tiens, étrange, personne ne nous avait rappelé pour en déposer un à la tour de contrôle.

Heureusement, tout n'était pas négatif. Je me souvins de mon survival kit indien. Quelle chance ! Cela nous ferait tenir quelques jours... Assez longtemps pour nous signaler en faisant du feu. Ensuite, il y avait la mitraillette pour chasser les antilopes et faire de bonnes grillades. Après ? Suspense ! A moins de nous en aller à travers la brousse, ce serait aux lions et aux chacals de se partager nos carcasses... Ce qui compte dans la vie, c'est d'avoir le choix. Cela, nous l'avions. Bel avenir.

De temps à autre, entre les arbres, apparaissait un petit village. Quelques huttes, rien de plus. Ce n'était certainement pas là où l'on aurait pu faire un plein. Ces endroits pouvaient aussi être aux mains des rebelles... On avait tant parlé de leur progression fulgurante qu'il valait mieux être prudent...

Les grandes déclarations des chefs Simba (celles, par exemple, de manger personnellement le cœur des pilotes qui leur tomberaient sous la main) n'étaient pas des plus réjouissantes. Le coup du missionnaire dans le chaudron restait une tradition tenace. Tout comme celle de grignoter ceux dont on admirait le courage. Mais cet honneur, cette gloire, ne tentaient personne d'entre nous.

Après deux bonnes heures de vol, apparut enfin le miroir sombre d'un grand lac. Inongo, notre destination, se trouvait de l'autre côté. Dans sa plus grande longueur, ce lac faisait près de 80 km, mais là où nous devions le traverser, il n'y avait qu'une quinzaine de kilomètres. Cela faisait malgré tout encore un bout de chemin alors que la jauge d'essence et un beau clignotant rouge nous montraient que nous étions presque à sec...

- Choice ?

Tiens, étrange. Nous venions juste d'en parler...

- No choice.

Pas de choix. En dessous de nous, il n'y avait que de la forêt. Une forêt sombre, épaisse et hostile. Si nous y atterrissions, il y aurait certainement de la casse. Pas très original. Nous devions donc absolument traverser la « mare » et nous rapprocher le plus possible de la ville. Si la panne de carburant survenait au-dessus de

daar we, toen we vertrokken, natuurlijk geen vliegplan ingediend hadden... Eigenaardig, niemand had ons teruggeroepen om er één in te dienen in de controletoren.

Maar alles was gelukkig niet negatief. Ik was mijn Indische survival kit niet vergeten. Wat een geluk! Dit zou ons enkele dagen overeind houden... lang genoeg om een vuurtje te stoken om ons te laten opmerken. Ook was er nog het machinepistool om op antilopen te jagen en ze lekker te roosteren. Daarna? Vraagteken! Tenzij we door de brousse trokken, dan zouden de leeuwen en de jakhalzen onze karkassen onderling kunnen verdelen... Wat in het leven van belang is, is de keuze hebben. En die hadden we. Mooi vooruitzicht.

Af en toe zag men een dorpje tussen de bomen. Enkel hutten, niets meer. Daar zouden we zeker niet kunnen voltanken. Die plaatsen konden ook in handen van de rebellen zijn... Men had zoveel gesproken over hun bliksemsnelle vordering, dat het beter was voorzichtig te zijn...

De grote verklaringen van de Simba-chefs (bij voorbeeld, van persoonlijk het hart van de piloten die in hun handen zouden vallen, op te eten) waren niet van de grappigste. Het verhaal van de missionaris in de kookketel bleef een hardnekkig gerucht. Evenals dat van het oppeuzelen van hem wiens moed men bewonderde. Maar niemand van ons voelde iets voor deze eer en glorie.

Na een goede twee uren vliegen verscheen eindelijk de donkere spiegel van een groot meer. Inongo, onze bestemming, lag aan de overkant. De grootste lengte van het meer bedroeg bijna 80 km, maar waar we het moesten oversteken was het maar een vijftiental kilometer. Toch maakte dit ondanks alles nog een heel eind te vliegen. De brandstofmeter en een mooi rood knipperlicht toonden aan dat we bijna zonder brandstof zaten.

- Choice ?

Wel, vreemd. We hadden er net over gesproken..

- No choice.

Geen keuze. Beneden ons was er alleen het woud. Een duister, dicht en vijandig woud. Moesten we er landen dan zouden er zeker brokken vallen. Niet aan te raden. We moesten dus zeker de "poel" oversteken en zo dicht mogelijk de stad naderen. Indien we zonder brandstof zouden vallen boven het water, dan was er kans dat



Des petits villages, quelques huttes; rien de plus...

Kleine dorpen,
niets meer dan enige hutten



l'eau, on pouvait espérer que quelqu'un nous aperçoive et donne l'alerte... à moins que les crocodiles soient plus rapides... Ce fut un moment palpitant. Déjà, bêtement en voiture, on panique. Alors, que dire de la tension qui peut régner quand on se trouve en l'air ?

La traversée au-dessus de l'eau parut interminable. Cependant, le moteur tournait toujours en atteignant les premières habitations. On était presque arrivé. Ceux qui nous y attendaient, allaient également être soulagés de nous voir... Se détendre les jambes et boire un bon café, ça allait nous remettre de ces émotions.

Erreur ! Pas si vite !

Rasant les toits, Pussy dirigea l'hélicoptère vers la petite piste de l'aérodrome...

Accueil à Inongo

Et là, surprise. La ville que nous survolions semblait vide... Les rues étaient désertes, pas de voiture, pas de fumée. Rien, hormis les quelques traditionnelles taches blanches du manioc séchant au soleil, la ville semblait vidée de ses habitants... Que s'était-il passé ? La population était-elle en fuite ? Une épidémie ? Les rebelles ? Encore un massacre ?

Pas drôle ! Et nous n'avions aucun autre choix que celui de nous poser. Anxieusement, nous scrutions la piste. Rien non plus. Aucun véhicule, pas d'avion, personne. Le vide... Seule une grande quantité de feuilles de bananiers jonchant le sol attira notre attention. Nous n'y comprenions rien.

Pussy posa la machine non loin d'une petite bâtie délabrée. Moteur coupé, les pales tournèrent encore un moment en sifflant.

Puis soudain, il y eut un brusque changement dans le paysage. Il n'y avait pas le moindre souffle de vent et pourtant, autour de nous, subitement toute la verdure semblait s'agiter. Hallucinations ? Non. En moins de quelques secondes, jaillissant des « matitis », une centaine d'hommes armés se précipita vers nous, en hurlant. Aussitôt, l'hélicoptère fut encerclé.

- Pas un geste, cria l'un d'entre eux.

C'était un grand bonhomme en uniforme avec des grades et des décorations. Il avait un air sympathique mais le pistolet qu'il tenait en main l'était beaucoup moins.

iemand ons misschien zou opmerken en alarm zou slaan... Tenzij de krokodillen sneller waren... Het was een spannend ogenblik. Ook in een auto panikeert men soms wanneer de brandstofmeter op nul komt te staan. Wat dan gezegd van de spanning wanneer men zich in de lucht bevindt ?

Er scheen geen einde te komen aan de overtocht boven het water. De motor draaide toch nog altijd toen we de eerste woningen bereikten. We waren bijna aangekomen. Zij die ons opwachten zouden ook opgelucht zijn wanneer ze ons zagen...

De benen uitstrekken en een koffertje drinken, daarmee zouden we bekomen van de emoties. Fout! Niet zo vlug !

Over de daken scherend richtte Pussy de helikopter naar de kleine landingsbaan van het vliegveld...

Onthaal in Inongo

Oeps, verrassing; in de stad was geen levende ziel te bespeuren. De straten waren verlaten, geen auto, geen rook. Niets, behalve de traditionele witte vlekken van in de zon drogende maniok. De inwoners schenen uit de stad te zijn vertrokken... Wat was er gebeurd? Was de bevolking op de vlucht? Een epidemie? De rebellen? Opnieuw een bloedbad?

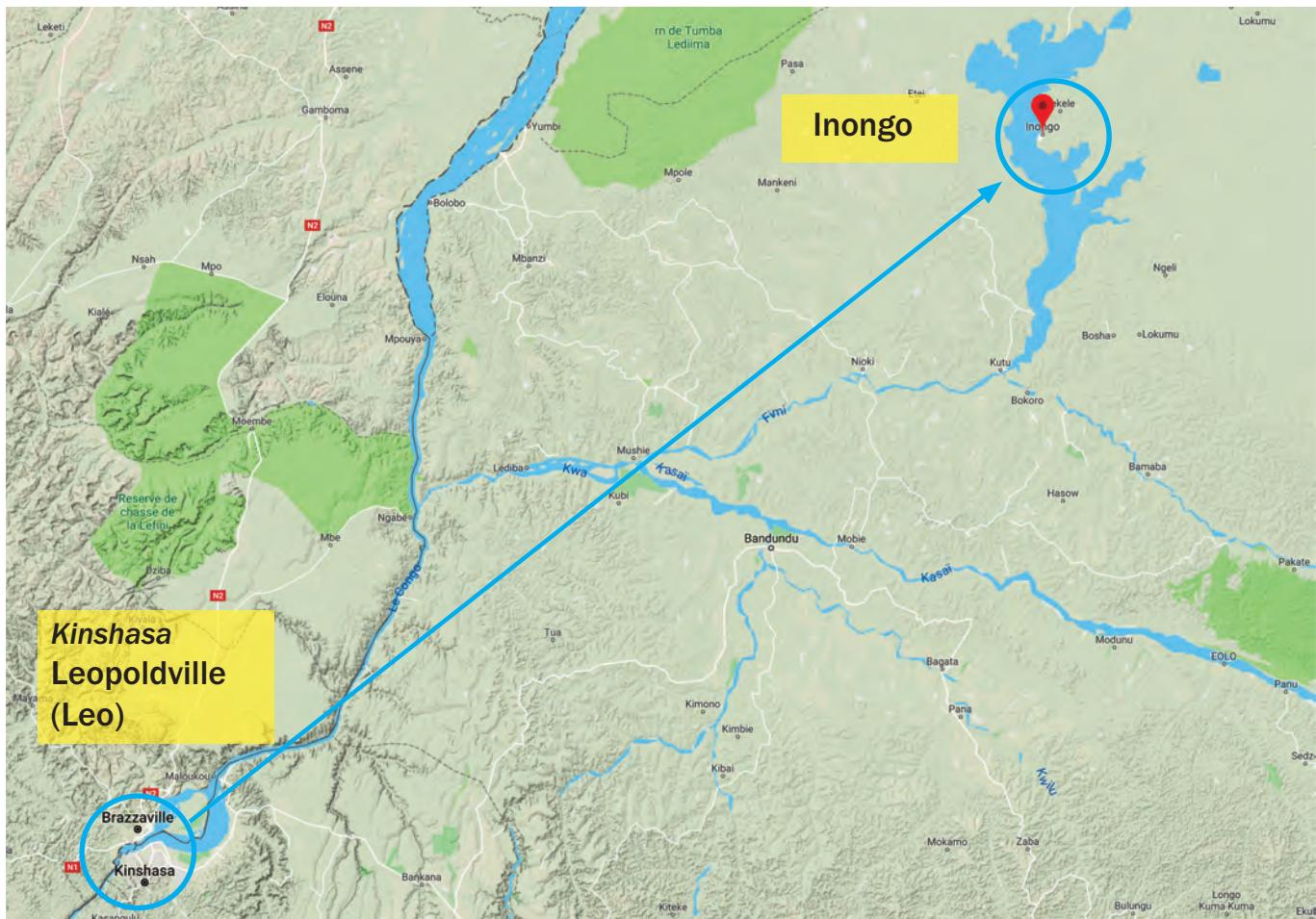
Niet grappig! Maar we hadden geen andere keuze dan te landen. Verontrust bekeken we zorgvuldig de landingsbaan. Ook niets. Geen enkel voertuig, geen enkel vliegtuig, niemand. Een lege ruimte... Slechts een hoop bananenbladeren die op de grond lagen trokken onze aandacht. We begrepen er niets van.

Pussy zette de machine neer niet ver van een bouwvallig gebouwtje. Eens de motor afgezet, bleven de rotorbladen nog een poos fluitend verder draaien.

Dan, plots was er een brutale verandering van het landschap. Er was niet het minste windje en nochtans scheen de groene omgeving in beweging te komen. Hallucinaties? Nee. Op minder dan enkele seconden spongen een honderdtal mannen uit de «matitis» (lang gras) en stormden al schreeuwend op ons af. Onmiddellijk omsingelden ze de helikopter.

- Niet bewegen, riep een van hen.

Het was een grote kerel in uniform, met graden en decoraties.



- Mains en l'air. Descendez.

Était-ce là l'accueil et l'assistance promise ?

- Il doit y avoir une erreur, remarqua Pussy. Nous venons de Léo. Vous devez être au courant de notre mission.
- Rien du tout. Papiers, passeport, aboya l'autre.
- Avec les mains en l'air ?
- Fouillez-les.

Avec un air très important, il examina les papiers que ses sbires avaient trouvés dans nos poches.

- Lechat, van Outryve et Verheiden ? van Outryve, c'est vous le chef ?
- Non, je suis le co-pilote.
- Vous étiez pourtant aux commandes.

Hij zag er sympathiek uit, maar het pistool dat hij vasthield was het veel minder.

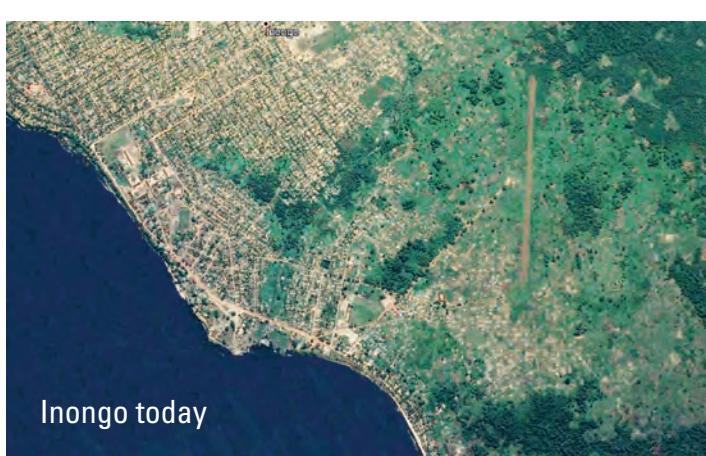
- Handen omhoog. Uitstappen.

Was dit het onthaal en de beloofde technische assistentie ?

- Er moet een vergissing zijn, merkte Pussy op. We komen van Leo. Jullie moeten op de hoogte zijn van onze missie.
- Niets daarvan: papieren, paspoort, blaft de andere.
- Met de handen omhoog?
- Fouilleer ze.

Hij voelde zich zeer belangrijk en onderzocht de papieren die zijn handlangers in onze zakken vonden.

- Lechat, van Outryve en Verheiden? van Outryve, bent u de baas?





- Pas du tout, cet hélicoptère se pilote sur le siège de droite.
- Alors, c'est vous Lechat ?
- Oui, c... c...c'est m...moi.
- Vous vous foutez de moi ?

Il faut savoir que Pussy, qui parlait assez bien le français avait malgré tout un fort accent flamand. Cela eût été un moindre mal si de plus, il n'eût été souvent pris d'un terrible bégaiement. Sans doute était-ce cela qui énervait l'homme au pistolet.

- Vous n'êtes donc pas l'assistance technique ?
- Jamais entendu parlé d'assistance, répondit celui que j'appellerai le commandant. Nous protégeons la ville. Les rebelles sont partout. Que venez-vous faire ici ?
- Nous sommes en route vers Stanleyville...
- Je ne vous crois pas.
- Appelez votre QG de Léo, on vous le confirmera.
- Notre radio est en panne. Peut-être même sabotée par des rebelles. Ils s'infiltreront la nuit.

Des Français ?

Les hommes qui nous encerclaient, gardaient leurs armes braquées sur nous. Certains étaient en uniforme, d'autres n'en avaient que la chemise ou le pantalon. Les armes étaient aussi fort disparates. Toutes sortes de fusils, mais aussi des machettes et en arrière, un groupe tenant des arcs. Était-ce la garnison locale ? Des rebelles ? Des bandits ?

- Eh là ! cria quelqu'un dans la troupe en montrant les « ailes » que nous portions accrochées à la chemise. Regardez leurs insignes. Il y a un lion dessus ! C'est le lion français. Ce ne sont pas des Belges mais des Français...
- Quoi ! hurla le commandant en relevant son arme vers nous. Je m'en doutais bien. Ces passeports sont faux. Vous êtes des militaires français infiltrés à partir de Brazzaville.
- Mais pas du tout. Nous sommes Belges ! Ce lion, c'est le lion belge ! Il n'y a pas de lion français.
- Vous mentez ! Pas avec moi. Je sais moi qu'en France, il y a même une grande ville qui s'appelle Lion (Lyon). Bien essayé. Vous êtes des espions français.
- Mais regardez nos insignes, il y a une couronne au-dessus ! C'est la couronne du Royaume de Belgique.
- Menteurs ! C'est la couronne française, cria-t-il d'une voix rageuse. Puis se tournant vers ceux qui nous tenaient en respect, il poursuivit en criant : « Nous avons capturé des espions. Ils viennent aider les rebelles. J'en suis certain. C'est la preuve que ceux-ci nous encerclent ! » Montrez-moi votre permis de conduire !
- Non, pas de permis, objecta quelqu'un parmi ceux qui nous tenaient en respect. Demande-leur plutôt leur licence de vol.
- Ah, Justin. L'aéronautique c'est ton domaine, demande-leur toi-même ces documents.

- Neen, ik ben de copiloot.
- U zat nochtans aan het stuur.
- Absoluut niet, deze helikopter wordt van op de rechterzetel gevlogen.
- Dan bent u Lechat?
- Ja, d...d...dat ben.. ik
- Houd u me voor de gek?

Weliswaar sprak Pussy goed Frans, maar spijts alles had hij een sterke Vlaamse tongval. Dit zou niet zo erg zijn, als hij soms niet stotterde. Ongetwijfeld werkte dit op de zenuwen van de man met het pistool

- Jullie zijn dus niet van de Technische Assistentie?
- Nooit van Assistentie horen spreken, antwoordde hij die ik de commandant zal noemen. Wij beschermen de stad. Er zijn overal rebellen. Wat komen jullie hier doen?
- We zijn op weg naar Stanleystad.
- Ik geloof je niet.
- Roep jullie hoofdkwartier in Leo op, men zal het bevestigen.
- Onze radio is defect. Misschien zelfs door de rebellen gesaboterd. 's Nachts sluipen ze binnen.

Fransen?

De mannen die ons omringden hielden hun wapens op ons gericht. Sommigen waren in uniform, anderen hadden enkel het hemd of de broek van het uniform aan. Ook droegen ze een allegaartje van wapens. Allerhande geweren, maar ook machetes en achter hen stond er een groep met boog en pijl. Was dit het plaatselijk garnizoen? Rebellen? Bandieten?

- He daar! riep iemand van de troep en toonde de "wings" die we op ons hemd gespeld hadden. Bekijk hun kentekens. Er staat een leeuw op ! 't is de Franse leeuw. Het zijn geen Belgen, maar Fransen.
- Wat! schreeuwde de commandant en richtte zijn wapen op ons. Ik dacht het wel. Die paspoorten zijn vals. Jullie zijn Franse militairen die vanuit Brazzaville geïnfiltreerd zijn.
- Helemaal niet. Wij zijn Belgen ! Die leeuw is de Belgische leeuw! Er is geen Franse leeuw.
- Jullie liegen! Mij zal je niet liggen hebben. Ik weet dat er in Frankrijk zelfs een grote stad is die Lion (Lyon) heet. Goed geprobeerd. Jullie zijn Franse spionnen.
- Maar bekijk onze kentekens, er staat een kroon op ! 't is de kroon van het Koninkrijk België.
- Leugenaars! 't Is de Franse kroon, riep hij woedend. Dan keerde hij zich naar de mannen die ons in bedwang hielden en riep verder: "Wij hebben spionnen gevangen genomen. Ze komen de rebellen helpen. Ik ben er zeker van. Dit bewijst dat die ons omsingelen!". Toon mij jullie rijbewijs!
- Neen, niet het rijbewijs, opperde een van hen die ons in bedwang hielden. Vraag hun liever hun vliegbrevet.

Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden

À ces mots, un petit bonhomme sortit de la foule. C'était le seul à avoir une cravate et le fusil qu'il portait semblait plus grand que lui.

- Je suis le directeur de cet aérodrome, déclara-t-il fièrement.
Veuillez me montrer votre plan de vol et vos licences de pilote.

Comme directeur, c'était du beau ! Sans doute était-il en charge de la manche à air et de l'escalier à l'arrivée d'un éventuel avion...

- Monsieur le directeur, déclara Pussy en bégayant comme d'habitude, tous ces documents se trouvent dans les bureaux du gouvernement...
- Cela n'est pas réglementaire et je pense moi aussi que vous n'êtes que de vulgaires espions

Bon Dieu, comment une telle situation était-elle possible. D'où venait cette obstination à croire à un lion français. C'est un comble.

- Hoe moe je doar ut groaken ? me souffla Pussy. [comment s'en sortir ?]
- Broave zin en va niet geboaren. [être gentil et faire semblant de rien]
- Koroaz ! [courage !]

Tout cela se passait en plein soleil. Il faisait très chaud et apparemment personne ne pensait à nous donner quelque chose à boire. Nous prenaient-ils vraiment pour des espions ? Pas drôle.

Le ridicule de la situation nous avait d'abord fait penser à une farce. Ou bien on se foutait de nous, ou bien on voulait nous faire peur. Etre pris pour des espions à cause de l'effigie d'un lion, c'était grotesque. Ce ne pouvait être qu'une blague. Un moment je pensais éclater de rire et dire qu'ils nous avaient bien foutu la frousse avec leur petit jeu. Mais alors, ce commandant tremblant de rage et ces fusils braqués sur nous ?

S'ils croyaient vraiment ce qu'ils disaient, le moment n'était pas à la rigolade. Il était même des plus critiques. La seule chose à faire était de se tailler au plus vite. Hélas, sans essence, impossible de fuir. Nous ne pouvions qu'essayer de gagner du temps et espérer que les renforts promis arrivent sans tarder.

Le commandant eut une brève conversation avec l'un de ses hommes, puis revint et se planta devant nous.

- Messieurs, l'heure est grave. C'est la guerre et vous devez savoir ce que l'on fait avec des espions en ces circonstances. Vous n'êtes pas les premiers, mes hommes en ont l'habitude... Vous êtes croyants ? Nous n'avons hélas pas de prêtre sous la main, mais après Dieu, c'est moi le chef ici... je vous en prie, pas de confession... vous verrez, cela ne fait pas mal. En tout cas, c'est très bref et expéditif. Allez, en ligne. Ah, je me sens chaque fois embêté de devoir demander cela, mais que voulez-vous ?
- Ce que nous voulons ? s'exclama Pussy en sautant sur l'occasion. Mais je vous le répète, que vous comprenez que nous ne sommes pas des espions. Que nous sommes envoyés par votre gouvernement pour vous aider. Regardez vous-même, cet hélicoptère est vide. Il n'y a que nos bagages.
- J'ai vu. Pas bête. Bien joué. Vous avez déjà tout déchargé dans la forêt, chez les rebelles Mullélistes et maintenant vous venez nous espionner en inventant n'importe quoi.

- Ha, Justin. De luchtvaart is jouw domein, vraag hun zelf die documenten.

Daarop kwam een ventje uit de menigte naar voor. Hij was de enige met een das aan, en het geweer dat hij droeg scheen groter dan hemzelf.

- Ik ben de directeur van dit vliegveld, verklaarde hij trots.
Laat me jullie vliegplan en vliegbrevet zien.

Als directeur, was het de moeite! Ongetwijfeld moest hij voor de windzak zorgen en voor de trap wanneer toevallig een vliegtuig aankwam...

- Mijnheer de directeur, verklaarde Pussy, zoals gewoonlijk al stotterend, al die documenten bevinden zich in de burelen van de regering.
- Dit is niet reglementair en ik vermoed ook dat jullie slechts gemene spionnen zijn.

Goede God, hoe was een dergelijke toestand mogelijk. Vanwaar kwam deze hardnekkigheid om te denken dat het een Franse leeuw is. Dit is het toppunt.

- Hoe moe je doar ut groaken ? fluisterde Pussy me toe.
- Broave zin en van niet geboaren.
- Koroaze !

Dit alles gebeurde in volle zon. Het was zeer warm en niemand dacht er blijkbaar aan om ons iets te drinken te geven. Namen ze ons echt voor spionnen? Niet leuk.

Eerst deed het belachelijke van de toestand ons aan een grap denken. Ofwel hield men ons voor de gek, ofwel wilde men ons bang maken. Als spionnen beschouwd worden omwille van de afbeelding van een leeuw, dit was lachwekkend. Dit kon enkel een grap zijn.

Op een bepaald ogenblik dacht ik in lachen uit te barsten en te zeggen dat ze ons met hun spelletje schrik wilden aanjagen. Maar wat betekende dan die commandant die trilde van woede en die geweren die op ons gericht waren?

Als ze werkelijk meenden was dit nu geen lachertje, het was zelfs een uiterst kritische situatie. Het enige dat we konden doen was er zo snel mogelijk van onder te muizen. Helaas, onmogelijk te vluchten zonder benzine. We konden enkel trachten tijd te winnen en hopen dat de beloofde versterkingen zonder draal zouden aankomen.

De commandant sprak even met een van zijn mannen, kwam dan terug en stelde zich pal voor ons.

- Heren, de toestand is ernstig. We zijn in oorlog, en jullie weten zeker wat men in dergelijke omstandigheden doet met spionnen. Jullie zijn niet de eersten, mijn mannen zijn dit gewend... Zijn jullie gelovig? Wij hebben hier helaas geen priester, maar na God ben ik hier de baas... Alstublieft, geen biecht... jullie zullen zien, het doet geen pijn. In elk geval, het gaat heel kort en snel. Komaan, op rij staan. Ha, ik ben telkens verveeld dit te moeten vragen, maar wat willen jullie?
- Wat wij willen? riep Pussy uit, de gelegenheid te baat nemend. Maar ik herhaal het, dat jullie zouden begrijpen dat we geen spionnen zijn. Dat jullie regering ons gezonden heeft om jullie te helpen. Kijk zelf, die helikopter is leeg,

Souvenirs d'une balade dans le nord

Non, pas avec moi. Je connais tous ces trucs... J'ai la responsabilité de ce village et je ne puis me permettre le risque de croire un instant à vos histoires.

Quelques militaires nous poussèrent contre un muret. D'autres, l'arme pointée sur nous, se placèrent en face de nous.

- Arrêtez ! cria un civil, en se frayant un passage parmi ceux qui nous tenaient en respect. Plus de cela, tu ne vas tout de même pas recommencer tes exécutions. J'en ai marre de te voir fusiller des gens. Ce sont peut-être des espions, mais ceux-ci font partie d'un équipage. Ils ont tout de même le droit à un procès. En tout cas, moi j'en exige un. Qu'on les mette en prison. On avisera le QG quand la radio sera réparée.
- C'est moi qui commande ici. L'heure est grave. Les rebelles sont là autour de nous et nous devons nous défendre. Ces gens viennent de les ravitailler. Qu'on en finisse avec ces salopards.
- Moi, je dis non. Je suis de la Sûreté Nationale, j'ai fait des études à Lovanium et vous savez tous très bien que ce sont mes ordres qui comptent.

Et les voilà tous deux qui se mettent à crier et gesticuler. D'autres s'en mêlent. C'est la pagaille. Nous écoutons sans rien comprendre à leurs discours. Les militaires nous tiennent toujours en respect. Mais comme cela n'en finit pas, nous nous assyons finalement à l'ombre du muret. Un autre civil s'approche de nous d'un air interrogateur.

- Oui, nous venons de Léo. Envoyés par la Présidence et le chef des armées pour une mission de sauvetage à Stan...
- Avec cet hélicoptère ?
- Oui.
- Cela semble une terrible machine... Mais elle n'a pas de mitrailleuses, pas de canons.
- En effet, mais c'est un H-21... vous comprenez ?
- Oui, oui, je comprends... Si les rebelles attaquent, pourriez-vous nous défendre ?
- S'il le faut, bien sûr, bredouilla Pussy. Mais il nous faudrait du carburant !
- Il n'y en a pas à l'aérodrome.
- Ah bon !
- Si vous en voulez, il faut aller chez le garagiste.
- Le garagiste ! Pour de l'essence d'avion ?
- Oui, oui, c'est un peu plus loin sur la route. Vous avez de l'argent...?
- Pas grand-chose.
- C'est pour mon frère. Il est très malade... Nous ne sommes plus payés depuis des mois...
- D'abord de l'essence, on verra après.

Le civil nous quitta. Du côté du commandant, cela semblait

enkel onze bagage steekt erin.

- Heb ik gezien. Niet zo dwaas. Goed gespeeld. Jullie hebben alles reeds afgeladen bij de Mullelisten-rebellen in het woud en nu komen jullie ons bespioneren met om 't even welke drogreden. Neen, mij ga je niet liggen hebben. Ik ken al die foefjes... Ik ben de verantwoordelijke van dit dorp en ik kan het risico niet lopen om maar een ogenblik jullie verzinsels te geloven.

Enkele militairen duwden ons tegen een muurtje. Anderen plaatsten zich recht over ons, met hun wapens op ons gericht.

- Stop! riep een burger, terwijl hij zich een weg baande tussen de mannen die ons in bedwang hielden. 't Is nu genoeg, je zal toch niet opnieuw beginnen met je excuses. Ik ben het beu mensen te zien fusilleren. Het zijn misschien spionnen, maar ze maken deel uit van de bemanning. Ze hebben toch recht op een proces. In elk geval eis ik er een. Dat men ze in de gevangenis steekt. We zullen het HK op de hoogte brengen wanneer de radio zal hersteld zijn.
- Ik ben het die hier de baas is. Het uur is ernstig. De rebellen omringen ons en wij moeten ons verdedigen. Die kerels hebben ze zo juist be voorraad. Dat men die smeerlappen afmaakt.
- Maar ik zeg neen. Ik ben lid van de Nationale Veiligheid, ik heb in Lovanium gestudeerd en jullie weten maar al te goed dat het mijn orders zijn die tellen.

En daar beginnen die twee te schreeuwen en met hun armen te zwaaien. Anderen moeien zich ermee. Wat een janboel. Wij luisteren zonder iets van hun discussie te begrijpen. De militairen houden ons nog altijd in bedwang. En omdat er geen einde aan komt, zetten we ons tenslotte neer in de schaduw van het muurtje. Een andere burger komt ietwat nieuwsgierig naar ons toe.

- Ja, wij komen van Leo. Gezonden door de President en de chef van de krijgsmacht voor een reddingsopdracht in Stan.
- Met deze helikopter?
- Ja.
- Dit schijnt een geweldige machine te zijn... Maar ze heeft geen machinegeweren, geen kanonnen.
- Inderdaad, maar het is een H-21... begrijp je?
- Ja, ja, ik begrijp het... Moesten de rebellen ons aanvallen, zouden jullie ons kunnen verdedigen?
- Als het moet, zeker, brabbelde Pussy. Maar we hebben brandstof nodig!
- Op het vliegveld is er geen.
- Ha, goed!
- Als jullie er willen moeten jullie bij de garagist zijn.
- De garagist! Voor vliegtuigbenzine?
- Ja, ja, het is wat verder langs de baan. Hebben jullie geld.. ?
- Niet te veel.
- Het is voor mijn broer. Hij is zeer ziek... Wij werden sinds maanden niet betaald...

s'être apaisé. Il discutait toujours avec l'agent de la Sûreté, mais plus calmement. En tout cas, le pistolet était retourné dans sa gaine. L'orage semblait s'être éloigné... Toutefois, nous restions avec des fusils pointés sur nous. Les petits trous noirs des canons me donnaient la chair de poule.

Des Russes ?

Emergeant entre les palmiers, un petit groupe d'hommes s'approcha de l'appareil. Ils étaient dépenaillés et sales. Certains avaient un bandeau autour de la tête. Tous étaient lourdement armés. Ils portaient des munitions en bandoulière et les chargeurs de leurs mitrailleuses étaient collés entre eux avec du Tensoplast.

- Que se passe-t-il ?
- Des Français que nous avons arrêtés.
- Des Français ! Je ne pense pas, déclara un des nouveaux venus, d'un ton rageur. Regardez cet hélicoptère, cela m'a l'air d'être un russe.
- Un Russe ? s'exclama le commandant...
- Je le pense. Regardez ces bandes rouges sur la carlingue, c'est le drapeau russe. Il n'y a pas de doute.
- Des espions russes ? Mais bien sûr. Comment n'y ai-je pas pensé plus tôt ? Je comprends tout maintenant... C'est encore plus grave que je ne le pensais. Des Russes... il faut en finir...

Abasourdis, nous restâmes figés de stupeur. D'abord le lion, puis la couronne française et maintenant ce préteud drapeau soviétique. Jamais de ma vie, je ne m'étais trouvé dans une situation aussi aberrante, ridicule et inimaginable. Un vrai cauchemar. Cela frôlait la folie...

C'était reparti...

Nous n'y avions pas pensé mais, effectivement, de grandes bandes orange de plus d'un mètre de large entouraient la carlingue. Normal ! Au Vietnam, cet appareil avait servi au sauvetage et tous ceux de ces unités étaient peints de cette couleur voyante. L'ennui, c'était que dans la hâte de nous voir partir, personne n'avait pensé à enlever cette peinture.

Pourtant, les immatriculations ainsi que les étoiles de l'armée américaine, elles, avaient bien disparu... Sur la carlingue, il restait bien quelques chiffres peints en noir, mais nous ignorions ce qu'ils signifiaient et pour ne pas compliquer notre charmante conversation, nous avions estimé qu'il n'était pas opportun d'en parler. Ce préteud drapeau était donc notre seule imma-

- Eerst benzine, daarna zullen we zien.

De burger verliet ons. Bij de commandant scheen het terug rustig geworden. Hij was nog steeds met de veiligheidsagent aan het discussiëren, maar kalmer. In alle geval, het pistool stak opnieuw in zijn holster. Het onweer scheen weggetrokken te zijn... Nochtans bleven de geweren op ons gericht. Ik kreeg kippenvel van de kleine zwarte gaten van de geweervuren.

Russen ?

Een groepje mannen benaderde het toestel vanaf de palmbomen. Ze waren in lompen gekleed en vuil. Sommigen droegen een band om hun hoofd. Ze waren allen zwaar bewapend. Ze droegen munitie en de laders van hun machinepistolen waren samengeplakt met Tensoplast.

- Wat gebeurt er hier?
- Fransen die we hebben aangehouden.
- Fransen! Ik denk van niet, verklaarde een van de nieuw aangekomen mannen woedend. Bekijk die helikopter, het schijnt me een Rus te zijn.
- Een Rus? riep de commandant uit.
- Dat denk ik. Zie die rode banden op de romp, het is de Russische vlag. Het lijdt geen twijfel.
- Russische spionnen? Zeker. Hoe heb ik er niet vroeger aan gedacht ? Nu begrijp ik alles... Het is nog erger dan ik dacht. Russen... hier moet een einde aan komen...

We waren verbijsterd, met verbazing geslagen. Eerst de leeuw, dan de Franse kroon en nu die zogezegde Russische vlag. Nooit van mijn leven had ik me in zo'n absurde, belachelijke en ongelofelijke situatie bevonden. Een ware nachtmerrie, om gek van te worden... Daar gingen we weer...

We hadden er niet aan gedacht, maar inderdaad, op de romp waren brede oranje banden van meer dan een meter breedte aangebracht. Normaal! In Vietnam had dit toestel voor reddingsoperaties gediend. Alle helikopters van die eenheden waren met die opvallende kleur beschilderd. Het vervelende was dat niemand eraan gedacht had deze verf te verwijderen, daar ze ons zo vlug mogelijk wilden zien vertrekken.

Nochtans waren de registratienummers en de sterren van het Amerikaans leger wel verdwenen...

Op de romp waren wel enkele zwarte cijfers overgebleven, maar we wisten niet wat ze betekenden. Om ons aangenaam gesprek niet ingewikkeld te maken meenden we dat het beter was er niet over te spreken. Die zogenaamde vlag was dus ons enig kenteken. Dat het oranje, en niet rood was, maakte niet veel uit voor die opgewonden kerels.

- Verrekt ! Hoe is het mogelijk geloof te hechten aan zo'n stommiteit. Het is een vergissing, ik herhaal het, wij zijn Belgen. Jullie moeten ons geloven.
- Niets van, antwoordde de commandant kortweg.

Des bandes rouges... des Russes!

Rode strepen... Russen !





triculation... Qu'il soit orange et non rouge, ne devait pas apporter de grande différence pour ces excités.

- Bordel ! Mais ce n'est pas possible de croire à une telle bêtise. Il y a erreur, je vous le répète, nous sommes Belges. Il faut nous croire.
- Mon œil, répliqua brièvement le commandant.
- Non, déclara un des militaires qui nous tenait en joue. Moi, je les ai entendus parler une langue bizarre. Peut-être bien du russe ?
- Ah, vous voyez, voilà une nouvelle preuve de vos mensonges ! Vous êtes démasqués. Vous êtes des Russes.
- Mais non, nous parlions flamand. Du néerlandais, du hollandais si vous préférez.
- Ah, maintenant vous prétendez être des Hollandais. C'est du beau. De vrais caméléons.
- Mais je ne prétends rien, je vous explique...
- Silence. Finie la comédie.

Et nous voilà à nouveau, les mains sur la tête, alignés le long du muret. Cela sentait le roussi. Non, cela ne sentait encore rien du tout, mais cela ne pouvait tarder. Il y eut un bruit de culasse. Les fusils se relevèrent vers nos poitrines... Suspense... Pour une fin de carrière, je me trouvais tout de même encore assez jeune. Mais chacun son point de vue...

Ce sont de ces moments dont paradoxalement, il reste beaucoup et à la fois peu de souvenirs. La tension, les armes, la chaleur, mais aussi le ridicule de la situation y étaient pour une grande part. Je me souviens cependant avoir cherché de l'aide dans le regard de mes compagnons. Dans leurs yeux se lisait la même supplique.

Dommage. Hors cette situation aberrante, nous nous trouvions dans un endroit qui en d'autres circonstances, devait être charmant. Beaucoup de verdure. Des oiseaux volant d'un arbre à l'autre. De grands bosquets de fleurs rouges dont probablement jamais je ne connaîtrai le nom... Quel beau décor. Était-ce ici que se terminait notre voyage ?

Je pensais soudain à ma mitraillette. Pourquoi donc en avais-je volé une si c'était pour n'en rien faire ? Mais était-ce bien le moment ? Je devais pour cela grimper dans le bac, la sortir de mon sac, la charger. C'était une arme italienne qui se repliait comme des pièces de meccano, mais rien ne m'assurait qu'elle fonctionnait encore et comment savoir si j'avais pris les bonnes balles...

Et puis, pour en faire quoi ? Avec tous ces hommes armés qui nous menaçaient, c'était bien trop risqué de la sortir. Cette idée était même ridicule car ainsi, on ne manquerait pas de nous prendre pour de vrais espions et de nous passer à la moulinette... Certes, il semblait bien que cela allait de toute façon finir ainsi, mais en sortant une arme, je leur fournissais un argument afin d'accélérer cet événement.

Mollo, pensais-je. Ne nous précipitons pas en ce moment...

Au cinéma ou au théâtre, les acteurs ont toujours des répliques à vous couper le souffle. Les mots exacts qui, comme un rien, retournent une situation. Pris par le stress et la tension des événements, nous

- Neeen, verklaarde een militair die ons in zijn vizier hield. Ik hoorde ze een bizarre taal spreken. Misschien is het wel Russisch?
- Ha, zie je, dit is een ander bewijs dat jullie liegen ! Jullie zijn ontmaskerd. Jullie zijn Russen.
- Maar neen, we spreken Vlaams! Nederlands, Hollands als jullie het liever hebben.
- Ha, nu beweren jullie Hollanders te zijn. Wat moois. Echte kameleons.
- Maar ik beweer niets, ik leg het jullie uit...
- Zwijg. Genoeg komedie.

En daar staan we opnieuw tegen het muurtje, handen boven het hoofd. Dit rook aangebrand. Neeen, het rook nog naar niets, maar het zou niet lang meer duren. Men hoorde het geluid van een kulas (sluitstuk). De geweren richtten zich op onze borsten... Spanning... Voor een einde loopbaan voelde ik me toch nog te jong. Maar ieder denkt er het zijne over...

Het zijn van die ogenblikken waarvan er, paradoxaal, veel en terzelfdertijd weinig herinneringen overblijven.

Voor een groot deel was dit te wijten aan de spanning, de wapens, de hitte, maar ook het absurde van de toestand. Nochtans herinner ik me dat ik hulp zocht in de blik van mijn makkers. In hun ogen las ik dezelfde vertwijfeling.

Zielig. Afgezien van deze onzinnige toestand, bevonden we ons op een plaats die in andere omstandigheden bekoorlijk moest zijn. Veel groen. Vogels die van de ene boom naar de andere vlogen. Grote struiken met rode bloemen waarvan ik waarschijnlijk nooit de naam zou kennen...wat en prachtig decor.

Zou er hier een einde komen aan onze reis?

Plots dacht ik aan mijn machinepistool. Waarom had ik het bij... kon ik er iets mee doen? Maar was dit nu wel het ogenblik? Daarvoor moest ik eerst in de kist klimmen, het uit mijn zak halen, laden. Het was een Italiaans wapen dat als een mecano ineen plooide, maar niets verzekerde me dat het nog werkte, en hoe zou ik weten of ik de goede kogels meegenomen had...

En dan, om wat ermee te doen? Met al die gewapende mannen die ons bedreigden, was het veel te gewaagd om het tevoorschijn te halen. Het idee was zelfs belachelijk want op die manier zou men niet twijfelen ons als echte spionnen te aanzien en ons in stukken te hakken... Zeker, het zag ernaar uit dat het in alle geval op die manier zou eindigen. Maar als ik een wapen uithaalde bezorgde ik hun reden om deze dreiging te concretiseren.

Kalm blijven, dacht ik. Voor 't ogenblik... je niet opjagen.

In film of theater hebben de acteurs altijd een raak antwoord op alles. De juiste woorden die een toestand in minder dan geen tijd doen veranderen. Onder invloed van de stress en de steeds maar stijgende spanning vonden we moeilijk nieuwe argumenten om ons te verdedigen.

Misschien kon men nog enkele minuten winnen door te gekschermen of ten minste doen alsof.

Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden

étions bien en peine de trouver de nouveaux arguments afin de nous défendre. Peut-être pouvait-on encore gagner quelques minutes en plaisantant, ou du moins en faisant semblant.

Dire que l'hélicoptère était de fabrication américaine, que nous avions des montres suisses ou encore que le lion de nos ailes n'était qu'un gros chat en rapport avec le nom de Pussy, Lechat et que sais-je encore. De quoi permettre au commandant de nous trouver de nouvelles origines...

Je pouvais aussi sortir mon appareil photo. Ah, je n'y avais pas encore pensé. Mais était-ce bien le moment de faire des clichés ? Cela aussi risquait de confirmer à cet imbécile que nous étions bien de vrais espions. Peut-être des espions japonais puisque cet appareil était nippon... D'autre part, ces clichés resteraient comme seule preuve de notre aventure... Mais non, j'abandonnai vite cette idée. Tout compte fait, prendre des photos était une chose, les ramener vivant, en était une autre...

Bordant la petite piste, il y avait beaucoup de bananiers, dont les grandes feuilles coupées jonchaient le sol. C'était sans doute là, allongés sous elles, que les militaires s'étaient embusqués pour nous surprendre.

Étrange destin que de finir dans cet endroit perdu. Y aurait-il une stèle sur nos tombes ? Un nom ? Une date ? Quelle était la tradition de l'endroit ? Allaient-ils nous manger ou bien nos corps serviraient-ils de pitance aux crocodiles du lac ? Ni vu, ni connu. Oui, c'était probablement cela qui nous attendait. Jamais je n'aurais imaginé rejoindre mes ancêtres en de telles circonstances. Surtout pas avec un tel raccourci...

Mais, bon Dieu, qu'est-ce que je fous là ? Pourquoi ne suis-je pas plutôt occupé à vendre des crêpes ou des dentelles dans une petite boutique sympathique ? Pourquoi ne suis-je pas moine ou même acrobate dans un cirque ? Et si c'était pour l'uniforme... ?

Ces situations ont parfois comme motif le rêve de la découverte, ou celui du risque ou encore de l'exploit. Ou également le besoin d'aventures, de dépassement ou encore l'appât du gain ou de l'honneur. Sans oublier le besoin de se dépasser, d'aller plus loin, d'aller voir ce que d'autres ne verront jamais. Pour moi rien de tout cela. Mais comment en étais-je arrivé là ? Tout cela dépendait-il vraiment du hasard, ou alors d'un mot de trop, d'un pas de trop ? S'il en était ainsi, pourquoi l'avais-je fait ? Étais-je vraiment si con ? À moins peut-être d'une part d'inconscience, d'un besoin de défi. Mais qu'est-ce qu'un défi sinon un amalgame de tout ce que je viens de citer ?

Étrange, comme au cours de sa vie, l'être prend des décisions dont plus tard, il ne se souvient plus du tout. Des décisions pourtant importantes, vitales, décisives quant à son avenir.

Tout cela me traversa très vite l'esprit. Cela, et le reste. C'est que pour ce genre de situation, il ne fallait pas de prescription. Vous voulez de l'aventure, eh bien en voilà... Mais personne ne vous avertit qu'en cas de besoin, l'assistance médicale se réduira à un costume de sapin.

Suite des aventures de Pussy, Maatje et Staf dans notre prochain magazine. Comment sortir de ce guêpier ???

Zeggen dat de helikopter in Amerika vervaardigd was, dat we Zwitserse horloges hadden of nog dat de leeuw van onze wings slechts een dikke kat was in verband met de naam van Pussy Lechat en weet ik veel. Genoeg opdat de commandant ons een nieuwe nationaliteit zou kunnen toemeten...

Ik kon ook mijn fototoestel uithalen. Ha, ik had er nog niet aan gedacht. Maar was het wel het geschikte ogenblik om kiekjes te nemen? Dit dreigde ook de bevestiging te zijn voor deze onnozelar dat we wel echte spionnen waren. Misschien Japanse spionnen vermits dit een Japans toestel is... Anderzijds zouden deze foto's het enige bewijs van ons avontuur zijn... Maar neen, al snel dacht ik er niet meer aan.

Alles wel in acht genomen, foto's maken is één zaak, ze levend terugbrengen is wat anders...

Langsheen de kleine startbaan waren er talrijke bananenbomen waarvan de grote afgehakte bladeren op de grond verspreid lagen. Zonder twijfel was het daar dat de militairen, die eronder lagen, zich schuil hielden om ons te verrassen.

Bizarre toestand om op dit vergeten stuk grond ons leven te eindigen. Zou er een gedenksteen op onze graven staan? Een naam? Een datum?

Wat was de lokale traditie? Zouden ze ons opeten, of zouden onze lichamen de krokodillen voeden in het meer? Groot vraagteken, wat stond er ons te wachten?

Ik had nooit gedacht dat ik mijn voorouders in dergelijke omstandigheden zou vervoegen. Vooral op zo'n korte tijd.

Maar, goede God, wat ben ik hier komen doen? Waarom ben ik niet eerder bezig met pannenkoeken of kantwerk te verkopen in een sympathiek boetiekje? Waarom ben ik geen monnik of zelfs acrobaat in een circus? Was het misschien om het uniform... ?

De drijfveer die een mens in dergelijke toestand doet verzeilen is wellicht de drang om op ontdekking te gaan, risico's te nemen of topprestaties te leveren. Of ook nog de zoektocht naar avontuur, naar andere horizonten, winstbejag of eretitels. Zonder de drang te vergeten om zich te willen overtreffen, steeds verder te gaan, waar anderen nooit zullen komen. Niets van dit alles voor mij. Maar hoe ben ik hier verzeild? Was dit alles enkel aan het toeval te wijten, of aan een overtuigend woord, aan een stap te ver? Waarom heb ik dit gedaan? Was ik werkelijk zo stom? Tenzij het onbewustheid is; het zoeken naar een uitdaging? Maar wat is een uitdaging anders dan een mengelmoes van alles wat ik kom te vertellen?

Vreemd, hoe een mens tijdens zijn leven beslissingen neemt die hij zich later absoluut niet meer herinnert. Belangrijke beslissingen, van levensbelang en doorslaggevend voor zijn toekomst.

Dit alles overviel me razend snel. Dit, en al de rest. Want in een dergelijke toestand was er geen tijd voor uitstel. Je zoekt het avontuur, en daar heb je het... Maar niemand waarschuwt je dat in geval van nood, de medische bijstand zich zal beperken tot een kist met zes houten planken

We gaan verder met de avonturen van Pussy, Maatje en Staf in ons volgend magazine. Hoe geraken zij uit dit wespenhuis???

De Balkan oorlogen en de Belgische betrokkenheid

Wilfried De Brouwer

Dit artikel is gebaseerd op eigen ervaringen als onderstafchef van de Luchtmacht en als boordcommandant C-130, alsook op de nota's van André Jansens, de toenmalige chef operaties in de luchtmachtstaf.

Inleiding

Eigenaardig, tijdens de meer dan 40-jarige koude oorlog is er nooit enige gewapende confrontatie geweest tussen de antagonisten, de NAVO en het Warschau Pact. Begin 1990, op het einde van deze gespannen, maar militair stabiele periode oordelen onze politieke leiders dat het gevaar voor enig conflict voorbij is. Ze maken van de gelegenheid gebruik om het budget voor defensie geleidelijk te verminderen en het leger af te slanken.

Maar deze euforische toestand zal niet lang duren. Reeds in 1990/91 beslist Saddam Hoessein om de sjeiks van Koeweit een lesje te leren en doet hij een poging om de oliestaat in te lijven en

aan te hechten aan Irak. Dit tot ongenoegen van een aantal landen die commerciële belangen hadden in de regio. Dit is de start van "Gulf War One", een oorlog waarin de NAVO niet betrokken is, behalve...

Onze NAVO-partner Turkije grenst aan Irak en laat de USAF toe om te opereren vanaf haar vliegvelden. Terecht wordt dus gevreesd dat Irak kan terugslaan. Daarom worden voor het eerst de ACE Mobile Forces (AMF) geactiveerd, met als gevolg dat België een squadron Mirage 5 naar Zuidoost Turkije moet ontplooien. Zij zijn niet in actie moeten komen (ze deden wat ze moesten doen... afschrikking); Saddam had het signaal begrepen.

Maar het was een eerste verwittiging; het geopolitiek klimaat na de koude oorlog volgde de algemene trend; het was aan het opwarmen.

De eerste ontplooiing waarbij onze gevechtsvliegtuigen operationeel zullen tussenkommen laat niet lang op zich wachten. Tussen

Guerres des Balkans et implication belge

Traduction : André Perrad & Michel De Weirdt

Cet article est basé sur mes expériences personnelles en tant que sous-chef d'état-major de la Force aérienne et commandant de bord sur C-130, ainsi que sur les notes d'André Jansens alors chef des opérations à l'état-major de la Force aérienne.

Introduction

Étrangement, durant plus de 40 ans de guerre froide, il n'y a jamais eu de confrontation armée entre les antagonistes : l'OTAN et le Pacte de Varsovie. Début 1990, à l'issue de cette période tendue mais militairement stable, nos leaders politiques estiment que tout danger de conflit est écarté. Ils profitent de l'occasion pour progressivement réduire le budget de la défense et dégraisser l'armée.

Mais cette situation euphorique ne va pas durer. Déjà en 1990/91, Saddam Hussein décide de donner une petite leçon aux cheiks du

Koweït et essaie d'incorporer l'État pétrolier et de le rattacher à l'Irak. Cela a déplu à un certain nombre de pays qui avaient des intérêts commerciaux dans la région. C'est le début de la « Gulf War One », une guerre dans laquelle l'OTAN n'est pas impliquée ; oui mais...

Notre partenaire de l'OTAN, la Turquie, est limitrophe de l'Irak et permet à l'USAF d'opérer depuis ses aérodromes. À juste titre, on peut craindre une réplique irakienne. C'est pourquoi, pour la première fois, les ACE Mobile Forces (AMF) sont activées avec pour conséquence que la Belgique doit déployer une escadrille de Mirage 5 au sud-est de la Turquie. Ils n'ont pas eu à intervenir (ils ont fait ce qu'ils devaient faire... : dissuader) ; Saddam a compris le signal.

Mais c'était un premier avertissement ; le climat géopolitique après la guerre froide suivait la tendance générale : il était en train de s'échauffer.



1991 en 1995 noteren we heel wat internationale conflicten. De meest bekende waar Belgische strijdkrachten in betrokken waren, zijn Somalië (1992/94) en Rwanda (genocide 1994). Aan de actie van de Belgische C-130 in Rwanda zullen we in ons volgend magazine een apart artikel wijden; vandaag gaan we focussen op een andere broeihhaar.

De Balkan

De Balkan is een regio die niet vreemd is aan geweld. Koning Alexander was er na de Eerste Wereldoorlog in geslaagd om de mengelmoes van Slovenen (katholiek), Kroaten (katholiek), Bosniërs (moslim) en Serviërs (orthodox) te verenigen tot één land: Joegoslavië. De koning wordt in 1934 vermoord, het versnipperd land wordt tijdens de Tweede Wereldoorlog bezet door Duitse, Italiaanse, Hongaarse en Bulgaarse troepen. Slovenië en Kroatië

Le premier déploiement dans lequel nos avions de combat interviendront sur le plan opérationnel ne tardera pas à venir. Entre 1991 et 1995, on observe beaucoup de conflits internationaux. Les plus connus dans lesquels les forces armées belges ont été impliquées sont la Somalie (1992/94) et le Rwanda (génocide 1994). Dans notre prochain magazine, nous consacrerons un article particulier à l'action des C-130 belges au Rwanda ; aujourd'hui nous allons nous concentrer sur un autre foyer.

Les Balkans

Les Balkans sont une région où la violence n'est pas étrangère. Après la Première Guerre mondiale, le roi Alexandre réussit à réunir en un seul pays les Slovènes (catholiques), les Croates (catholiques), les Bosniaques (musulmans) et les Serbes (orthodoxes) :

De Balkan oorlogen en de Belgische betrokkenheid

krijgen een voorkeursbehandeling maar vooral de Orthodoxe Serviërs krijgen het hard te verduren. Tijdens deze periode was het moeilijk denkbaar dat de volkeren op de Balkan ooit weer in vrede zouden samenleven, maar toch slaagt een man daarin: Josip Broz, bijgenaamd Tito.

Tijdens de oorlog leidt hij de partizanenbeweging: de belangrijkste verzetsgroep tegen de fascisten en de nazi's. Dit partizanenleger wordt gesteund door de geallieerden en bestaat uit verschillende bevolkingsgroepen. Ze leggen de basis voor het Joegoslavië van na de oorlog; Tito wordt leider van het verenigd Joegoslavië. Hij is voor de verschillende etnische groepen een acceptabele leider, zeker omdat hij ze veel autonomie belooft. Tito is een communistische dictator die met harde hand regeert, maar hij blijft zorgvuldig opletten dat de ene deelrepubliek niet wordt achtergesteld ten opzichte van de andere.

Helaas, het vuur slaat weer in de pan na zijn dood in 1980. Volgens de andere etnische groepen hebben de Serviërs te veel macht, vooral in het leger. Slovenië scheurt zich af vanaf 1990 en in 1991 is het de beurt aan het huidige Noord-Macedonië en aan Kroatië. Dit laatste verloopt niet zonder kleerscheuren. Er wonen veel Serviërs in Kroatië en het komt tot een bloedige oorlog die meerdere jaren zal aanslepen; chaos alom.

Ik zie nog steeds de Joegoslavische attaché die afscheid kwam nemen in mijn bureel en zat te wenen bij een tas koffie. Hij was een Serviër, zijn vrouw Kroatische en ze woonden in Kroatië. Arme man; hij wist niet welke kant te kiezen.

Bosnië

Maar ook Bosnië begint zich te roeren. Kroatië, maar vooral Servië, zien dit niet graag gebeuren en komen gewapenderhand tussenbeide om de belangen van hun etnische medeburgers in Bosnië te verdedigen. Het conflict escaleert en groeit uit tot een ware oorlog.

Begin 1992 wordt een United Nations Protection Force (UNPROFOR) in het leven geroepen die aanvankelijk ingezet wordt in Kroatië dat toen nog overhoop ligt met Servië. België stuurt een bataljon van ongeveer 700 manschappen naar de Baranja regio in Kroatië. Dit contingent zou jarenlang ter plaatse blijven. Vijf maanden later wordt het operatiegebied van UNPROFOR uitgebreid naar Bosnië en Herzegovina en er wordt een akkoord gesloten om Sarajevo te demilitariseren en de luchthaven aan de VN-troepen over te dragen. Een eerste contingent van 1.500 blauwhelmen wordt naar Sarajevo gestuurd en Frankrijk wordt belast met het beheer van de luchthaven. Verder stuurt België nog een fregat naar de Adriatische zee om het VN embargo te doen respecteren.

Ook de C-130's van de Belgische luchtmacht worden betrokken in de bevoorrading van het fel belegerde Sarajevo. We herinneren ons nog de nadering met een scherpe duikhoek die begon op ongeveer 8.000 ft AGL, met de motoren in "idle" om de uitlaatwarmte te minimaliseren en aldus mogelijke infraroodgeleide raketten te ontwijken. Ons automatisch defensiesysteem vuurde "flares" af wanneer de sensoren enige infraroodbron voelden. De warmte uitstraling van deze "flares" was hoger dan die van de motoren en deden aldus mogelijke infrarood-

la Yougoslavie. Le roi fut assassiné en 1934 et le pays fragmenté fut occupé par les troupes allemandes, italiennes, hongroises et bulgares pendant la Seconde Guerre mondiale. La Slovénie et la Croatie ont bénéficié d'un traitement préférentiel, mais les Serbes orthodoxes ont été particulièrement touchés. Pendant cette période, il était difficile d'imaginer que les peuples des Balkans puissent à nouveau vivre ensemble en paix, mais un homme y parvient encore : Josip Broz, surnommé Tito.

Pendant la guerre, il dirige les mouvements partisans : le plus important groupe de résistance contre les fascistes et les nazis. Cette armée de partisans est soutenue par les Alliés et se compose de divers groupes de population. Ils posent les bases de la Yougoslavie d'après-guerre. Tito devient le leader de la Yougoslavie unifiée. Pour les différents groupes ethniques c'est un leader acceptable, certainement parce qu'il leur promet beaucoup d'autonomie. Tito est un dictateur communiste qui règne d'une main de fer, mais il reste scrupuleusement attentif à ce qu'une république ne fasse l'objet de discrimination par rapport à une autre.

Hélas, la région s'embrace à nouveau après sa mort en 1980. Selon les autres groupes ethniques, les Serbes ont trop de pouvoir, surtout dans l'armée. La Slovénie se sépare à partir de 1990 et en 1991, c'est au tour de la Macédoine du Nord et de la Croatie. Cette dernière séparation ne se passe pas sans heurts. Beaucoup de Serbes vivent en Croatie et la guerre sanglante qui s'ensuit va durer plusieurs années ; le chaos règne partout.

Je vois encore l'attaché yougoslave venu prendre congé dans mon bureau et qui pleurait devant sa tasse de café. Il était serbe, sa femme croate et ils habitaient en Croatie. Pauvre homme, il ne savait quel côté choisir.

Bosnie

Mais la Bosnie aussi commence à bouger. La Croatie, mais surtout la Serbie ne veulent pas que cela se produise et interviennent par la force pour défendre les intérêts de leurs concitoyens ethniques en Bosnie. Le conflit s'intensifie et se transforme en une véritable guerre.

Début 1992, une United Nations Protection Force (UNPROFOR) est mise en place, initialement déployée en Croatie, alors encore en désaccord avec la Serbie. La Belgique envoie un bataillon d'environ 700 hommes dans la région de la Baranja, en Croatie. Ce contingent allait rester en place plusieurs années. Cinq mois plus tard, la zone d'opérations de l'UNPROFOR est étendue à la Bosnie-Herzégovine et un accord est conclu pour démilitariser Sarajevo et remettre l'aéroport aux forces des Nations Unies. Un premier contingent de 1.500 casques bleus est envoyé à Sarajevo et la France est chargée de la gestion de l'aéroport. La Belgique envoie également une frégate en mer Adriatique pour faire respecter l'embargo des NU.

Les C-130 de la Force aérienne belge sont aussi impliqués dans le ravitaillement de Sarajevo, fortement assiégée. Nous nous souvenons encore de l'approche avec un grand angle de piqué, commençant à environ 8.000 ft AGL, les moteurs en « idle » pour minimiser la signature infrarouge et éviter ainsi d'éventuels missiles à guidage infrarouge. Notre système de défense automatique tirait des « flares » si les senseurs détectaient la moindre source infrarouge. Le rayonnement thermique de ces « flares » était plus élevé que celui des moteurs, faisant

Guerres des Balkans et implication belge

raketten afwijken. Het gevolg was dat het laatste gedeelte van de nadering zich telkens voordeed in een "klank en lichtspel" decor...

De baas van het vliegveld, een Franse kolonel, gaf ons toen meer uitleg over het gebeuren om en rond het terrein. Overdag werd niet gevururd naar doelen op het vliegveld maar 's avonds en 's nachts kwam het circus op gang. De zuidkant was onder controle van de Serviërs, de noordkant was het domein van de Bosnische moslims. Ze beschoten elkaar tijdens de sluitingsuren van het vliegveld en de projectielen floten boven de hoofden van het Frans detachement. Af en toe werd er toch iets geraakt op het vliegveld en de kolonel toonde ons kogelinslagen boven zijn bed. De "gyproc" buitenmuren van het gebouw boden niet voldoende bescherming. Vanaf dan hing hij kogelvrije vesten aan het voeteinde van zijn bed. Ook toonde hij ons de eerder agressieve houding van de bewoners. Uit een gebouw vlak bij het vliegveld kwam precies om het half uur iemand buiten die het gebouw aan de overkant van de straat met een machinegeweer onder vuur nam. We hebben slechts een tiental minuten moeten wachten om de schutter in actie te zien. Een bijzondere manier om burenruzies te beslechten.

Het klimmen gebeurde in spiraalvorm boven het vliegveld tot een hoogte van minimum 10.000 voet AGL. Een paar weken voordien werd een Fiat G-222 geraakt toen hij de overtocht maakte op lage hoogte. Normaal zouden de betrokken partijen niet vuren op VN vliegtuigen; maar wat is "normaal" in abnormale omstandigheden?

UNPROFOR heeft tot taak verdere escalatie van de oorlog te voorkomen en voorwaarden te scheppen voor vredesbesprekingen. De troepen hebben niet het nodige mandaat en de gepaste uitrusting om daadwerkelijk tussen te komen tijdens de gevechten. Deze aanpak met "fluwelen handschoenen" haalt niets uit en vanaf juni 1993 worden "veilige" enclaves gecreëerd waar desnoods "manu militari" kan worden ingegrepen.

Dit alles gebeurt in de achtertuin van de NAVO, dat terughoudend is om tussen te komen. Inderdaad, sinds het midden van de jaren tachtig was er op NAVO-niveau een discussie aan de gang of het al dan niet geoorloofd was om buiten de geografische grenzen van het bondgenootschap op te treden. In principe is de NAVO een defensieve organisatie die enkel reageert indien één van de leden wordt aangevallen. De toestand in ex-Joegoslavië was dus een randgeval. Uiteindelijk gaat de NAVO in april 1993 akkoord om het vliegverbod boven Bosnië, dat opgelegd werd door de VN, te doen respecteren (*Deny Flight*). In juli 1993 wordt dit mandaat uitgebreid tot het steunen van de grondtroepen die onder VN-vlag opereren. De luchtoptingen worden echter beperkt tot het luchtruim boven Bosnië.

Frankrijk, de Verenigde Staten en Nederland zijn de eersten om vliegtuigen te ontplooien en gewapende patrouillevluchten uit te voeren. In februari 1994 worden vier Servische Galeb G-4's neergehaald door twee USAF F-16's. Voor het eerst in de geschiedenis van de NAVO wordt een gewapende interventie uitgevoerd.

De Belgische inspanning

Reeds in 1993 wordt ook onze Luchtmacht aangezocht om gevechtsvliegtuigen te laten deelnemen aan deze operatie. Er is

ainsi dévier un éventuel missile infrarouge. La conséquence en est que la dernière partie de l'approche s'est toujours passée dans un décor « son et lumière ».

Le patron de l'aéroport, un colonel français, nous a un jour donné plus d'informations sur ce qui se passait autour du terrain. De jour, on ne tirait pas vers des cibles sur l'aéroport mais le soir et la nuit le cirque reprenait. Le côté sud était sous le contrôle de Serbes, le côté nord était le domaine des musulmans bosniaques. Ils se tiraient dessus durant les heures de fermeture de l'aéroport et les projectiles volaient par-dessus les têtes du détachement français. De temps à autre quelque chose était quand même touché sur l'aéroport et le colonel nous a montré des impacts de balles au-dessus de son lit. Les murs extérieurs du bâtiment en « gyproc » n'offraient pas de protection suffisante. Dès lors, il accrochait des gilets pare-balles au pied de son lit. Il nous a aussi montré l'attitude plutôt agressive des habitants. D'un immeuble près de l'aéroport, quelqu'un sortait précisément toutes les demi-heures pour tirer à la mitrailleuse sur l'immeuble de l'autre côté de la rue. Nous avons dû attendre à peine une dizaine de minutes pour observer le tireur en action. Une façon particulière de régler les conflits de voisinage.

La montée s'effectuait en spirale au-dessus de l'aéroport jusqu'à une altitude d'au moins 10.000 pieds AGL. Quelques semaines auparavant, un Fiat G-222 avait été touché alors qu'il transitait à basse altitude. Normalement, les parties concernées ne tiraient pas sur les avions des NU ; mais qu'est-ce qui est « normal » dans des circonstances anormales ?

La tâche de l'UNPROFOR est d'empêcher une nouvelle escalade de la guerre et de créer des conditions propices aux pourparlers de paix. Les troupes ne disposent ni du mandat ni de l'équipement nécessaires pour intervenir efficacement dans les combats. Cette approche en « gants de velours » ne sert à rien et à partir de juin 1993 des enclaves « de sécurité » sont créées où l'on peut intervenir « manu militari » si nécessaire.

Tout cela se passe dans l'arrière-cour de l'OTAN qui est réticente à intervenir. En effet, depuis le milieu des années 1980, une discussion est en cours au niveau OTAN pour savoir s'il est permis ou non d'intervenir en dehors des frontières géographiques de l'Alliance. En principe, l'OTAN est une organisation défensive qui ne réagit que si un de ses membres est attaqué. La situation en ex-Yougoslavie est donc un cas périphérique. Enfin, en avril 1993, l'OTAN accepte de faire respecter la zone d'exclusion aérienne au-dessus de la Bosnie (*Deny Flight*) imposée par les NU. En juillet 1993, ce mandat est élargi pour appuyer les troupes terrestres battant pavillon de l'ONU. Toutefois, les opérations aériennes sont limitées à l'espace aérien au-dessus de la Bosnie.

La France, les États-Unis et les Pays-Bas sont les premiers à déployer des avions et à effectuer des patrouilles aériennes armées. En février 1994, quatre Galeb G-4 serbes sont abattus par deux F-16 de l'USAF. Pour la première fois dans l'histoire de l'OTAN, une intervention armée a été exécutée.

L'engagement de la Belgique

Déjà en 1993, notre Force aérienne est sollicitée pour la participation de nos avions de combat à cette opération. Il y a cependant

De Balkan oorlogen en de Belgische betrokkenheid

echter een belangrijke hindernis; de BAF F-16's zijn niet uitgerust met actieve elektronische tegenmaatregelen (ECM). Wel was er een programma aan de gang om de F-16's uit te rusten met passieve ECM (Carapace) maar, na het falen van het *Rapport III* programma, hadden onze vliegtuigen geen systeem om de vijandelijke radars actief te storen. Een voorstel om onze piloten te laten opereren met Nederlandse vliegtuigen, die wel waren uitgerust, wordt afgewezen.

In de staf van de Luchtmacht worden inspanningen gedaan om met een beperkt budget een soort tweedehandsaankoop te doen van ALQ-131, het actieve systeem waarmee onze andere Europese F-16 partners zijn uitgerust. De USAF toont haar bereidwilligheid door (ex-F-4) ALQ-131 containers gratis aan te bieden, maar de inwendige hard- en software moet nog aangepast worden. En dat zal wel wat tijd en geld kosten.

un obstacle majeur : les F-16 belges ne sont pas équipés de contre-mesures électroniques actives. Certes un programme était en cours pour équiper les F-16 d'un système ECM passif (Carapace), mais après l'échec du programme *Rapport III*, nos avions n'avaient aucun système de brouillage des radars ennemis. Une proposition de faire voler nos pilotes sur des avions hollandais qui eux étaient équipés, fut rejetée.

Des efforts sont entrepris au sein de l'État-major pour, avec un budget limité, acquérir des ALQ-131 d'occasion, ces systèmes actifs desquels les autres F-16 de nos partenaires européens sont équipés. L'USAF fait savoir qu'elle est disposée à fournir gratuitement des conteneurs ALQ-131 (ex-F-4), mais les hard- et software doivent encore être adaptés. Et cela prendra du temps et de l'argent.



Midden 1995 worden de eerste Belgische F-16 uitgerust met Carapace; de eerste ALQ-131 ECM systemen volgen in januari 1996. De Belgische luchtmacht is dus klaar om haar Nederlandse collega's bij te springen, die reeds sinds juli 1993 vanuit het Italiaanse Villafranca opereren.

Ondertussen is de toestand aan het escaleren in Bosnië. Op 15 juli 1995 beleven we het bloedbad van Srebrenica, waarbij 7.000 Bosnische mannelijke moslims omgebracht worden door Serviërs, en dit in de nabijheid van het NL UNPROFOR detachement. Deze hadden niet de nodige bewapening om de Serviërs te stoppen en de gevraagde luchtsteun... werd geweigerd. De VN heeft toen beslist een *Rapid Reaction Force* (RRF) in het leven te roepen met een steviger mandaat en aangepaste bewapening.

À la mi-1995, les premiers F-16 belges sont équipés du Carapace ; les premiers systèmes ECM ALQ-131 suivent en janvier 1996. La Force aérienne belge est donc prête à rejoindre ses collègues hollandais qui déjà depuis juillet 1993 opèrent depuis la base italienne de Villafranca.

Entretemps, la situation empire en Bosnie. Le 15 juillet, nous sommes confrontés au bain de sang de Srebrenica, où 7.000 hommes musulmans bosniaques sont assassinés par les Serbes, et ceci à proximité du détachement néerlandais de l'UNPROFOR. Ce dernier ne disposait pas de l'armement nécessaire pour arrêter les Serbes, et l'appui aérien demandé fut... refusé. Les NU ont alors décidé de créer une force de réaction rapide -*Rapid Reaction Force* (RRF) avec un mandat renforcé et un armement adéquat.

Guerres des Balkans et implication belge

Maar het voornaamste keerpunt in de aanpak van de NAVO-luchtsteun was de tweede mortieraanval op de Merkale-markt van Sarajevo op 28 augustus 1995. Het is nog steeds niet zeker wie die aanval uitgevoerd heeft, maar het bloedbad was de aanleiding tot uitbreiding van het NAVO-mandaat om eender welke Servische troepenbeweging in Bosnië aan te vallen.

Op 15 januari 1996 aanvaardt België het commando van UNTAES, een VN-overgangsbestuur voor Oost-Slavonië, Baranja en West-Sirmium. Dit is het gebied in Kroatië, dat grenst aan Servië en waar heel wat Serven wonen. De gezag wordt er sterk betwist tussen de twee voormalige Joegoslavische deelstaten.

Opnieuw wordt een dossier ingediend voor deelname aan de luchtoperaties, maar het zal tot 04 oktober 1996 duren vooraleer de ministerraad de toelating geeft om vier F-16's te ontspelen. Vanaf dan gaat alles zeer snel; drie dagen later is er reeds een Belgisch team in Villafranca om de integratie in het NL detachement te bespreken. Op 10 oktober vertrekt de voorwacht en een dag later verlaten de vier F-16's het tarmac te Kleine-Brogel. Het 23^{ste} Smd integreert zich in het NL detachement en voert vanaf 22 oktober 1996 de eerste gewapende patrouillevluchten uit. Ook zullen Belgische piloten deel uitmaken van de staf op het beslissingsniveau, het *Combined Air Operations Centre* (CAOC) te Vicenza, het operatiecentrum van de luchtoperaties.

In februari 1997 neemt Florennes het vaandel over. De aflossingen van de detachementen verlopen om de vier maanden en worden alternatief ingevuld door beide F-16 eenheden. De samenwerking met de RNLAf verloopt zeer vlot.

Begin 1999 moeten de Nederlandse en Belgische F-16's verhuizen naar Amendola. Ze zullen vanuit deze Italiaanse basis vanaf midden januari operaties boven Kosovo en Servië uitvoeren. Inderdaad, de focus van de operaties is verschoven van Bosnië naar Kosovo. Milosevic, de Servische leider, blijft halsstarrig weigeren een vredesakkoord te tekenen hetgeen de NAVO aanzet om vanaf 24 maart 1999 de luchtoorlog te verplaatsen naar Servië.

Reeds op 25 maart 1999 kan de Nederlandse detachements-commandant aankondigen dat een Nederlandse MLU¹ F-16, de nacht voordien een Servische MiG-29 neerhaalde met een radargeleide raket. Rusland, dat Servië steunt, schreewt moord en brand. Maar ook die politieke druk blijkt voorlopig onvoldoende om de bombardementen te doen stoppen. Milosevic wil nog steeds geen toegevingen doen. De NAVO wil en zal hem ertoe verplichten.

Op 8 april maakt de ploeg van Florennes plaats voor een aflossing door Kleine Brogel, die voor het eerst vier MLU F-16 van het 349^{ste} Smd aan de actie kunnen laten deelnemen. Het aantal gevechtsvliegtuigen wordt geleidelijk verhoogd. Op 21 april wordt hun smaldeelbevelhebber voor de eerste maal tevens commandant van het BE/NL-detachement. Het betreft niemand minder dan onze toekomstige astronaut, luitenant-kolonel Frank De Winne. Hij heeft 550 mannen en vrouwen (200 Belgen waarvan 20 piloten)

Mais le tournant principal dans la manière d'aborder l'appui aérien de l'OTAN fut l'attaque au mortier du marché Merkale de Sarajevo le 18 août 1995. Il n'est pas encore établi avec certitude qui a perpétré l'attaque, mais le bain de sang fut le déclencheur de l'extension du mandat de l'OTAN pour attaquer n'importe quel mouvement des troupes serbes en Bosnie.

Le 15 janvier 1996, la Belgique accepte le commandement de l'UNTAES, une autorité de transition des NU pour la Slavonie Orientale, la Baranja et la partie occidentale de la ville de Sirmium. C'est une région de Croatie qui borde la Serbie et où pas mal de Serbes habitent. L'autorité y est fortement disputée entre les deux anciens états yougoslaves.

À nouveau, un dossier est introduit pour la participation aux opérations aériennes, mais il faudra attendre jusqu'au 04 octobre 1996 avant que le conseil des ministres ne donne l'autorisation de déployer quatre F-16. Dès ce moment, tout va très vite ; trois jours plus tard, une équipe belge se trouve déjà à Villafranca pour discuter de l'intégration dans le détachement néerlandais. L'avant-garde part le 10 octobre et un jour plus tard, les quatre F-16 quittent le tarmac de Kleine-Brogel. La 23^e Esc. s'intègre au détachement néerlandais et exécute à partir du 22 octobre ses premières patrouilles de reconnaissance armée. Des pilotes belges feront aussi partie du staff au niveau décisionnel au sein du CAOC (*Combat Operation Center*) à Vicenza, le centre des opérations aériennes.

Florennes reprend le flambeau en février 1997. La relève des détachements, alternativement fournis par les deux unités F-16, a lieu tous les quatre mois. La collaboration avec la RNLAf se passe très bien.

Début 1999, les F-16 belges et néerlandais doivent déménager à Amendola. À partir de la mi-janvier, ils exécuteront au départ de cette base italienne des opérations au-dessus du Kosovo et de la Serbie. En effet, le centre d'intérêt des opérations s'est déplacé de la Bosnie vers le Kosovo. Milosevic, le leader serbe, refuse obstinément de signer un accord de paix ce qui incite l'OTAN à déplacer la guerre aérienne vers la Serbie dès le 24 mars 1999.

Dès le 25 mars, le commandant du détachement néerlandais peut annoncer que la nuit précédente, un F-16 MLU¹ a abattu un MiG-29 serbe avec un missile guidé par radar. La Russie, qui soutient la Serbie, pousse de hauts cris. Mais cette pression politique semble aussi insuffisante pour faire arrêter les bombardements. Milosevic ne veut toujours pas faire de concessions. L'OTAN l'y obligera.

Le 8 avril, l'équipe de Florennes cède la place à celle de Kleine-Brogel qui, pour la première fois, met en action quatre F-16 MLU de la 349^e Esc. Le nombre d'avions de combat augmente graduellement. Le 21 avril, leur commandant d'escadrille devient aussi commandant du détachement BE/NL. Il ne s'agit pas moins de notre astronaute, le lieutenant-colonel Frank De Winne. Il a sous son commandement 550 hommes et femmes (200 Belges dont

1. MLU (Mid-Life Update): belangrijke modificatie aan de F-16 die onder andere toelaat om radargeleide raketten af te vuren op doelen buiten het gezichtsveld van de piloot.

1. MLU (Mid-Life Update): importante modification apportée au F-16 qui, entre autres lui permet de tirer des missiles guidés par radar sur des cibles hors de la vue du pilote.



en 32 F-16's (waarvan 12 Belgische) onder zijn bevel. Alhoewel het 349^{ste} Smd van Kleine-Brogel en het 315^{de} Smd van Twenthe de ruggengraat vormden, worden zij in de operaties gesteund door alle smaldele van beide luchtmachten.

Op 10 juni 1999 worden de bombardementen opgeschort. Er werden niet enkel niet-geleide bommen van 500 en 1.000 lbs afgeworpen, maar voor het eerst betreden we ook het tijdperk van PGM (*Precision Guided Munitions*); bommen geleid met laser (GBU-12 en GBU-10) of met infrarood sensoren (AGM-65G Maverick). Ook de nabije luchtsteun kende een technologische evolutie. Vliegtuigen worden uitgerust met camera's die de identificatie van kleine gronddoelen vanaf een hoogte van een viertal kilometer toelieten.

In de zomer van 2000 dooft in alle stilte een jarenlange succesvolle gezamenlijke BE/NL inzet van F-16's uit. De media maken er geen melding van maar toch is het zo dat de Luchtmacht met trots kan terugblikken op haar deelname aan de operaties boven de Balkan. Hiervoor werd jarenlang op internationaal niveau getraind, en deze multinationale aanpak heeft tot synergetische resultaten geleid. Zonder de zeer constructieve medewerking van de Nederlandse Luchtmacht hadden we, met de beperkte beschikbare budgettaire middelen, onze F-16's nooit kunnen ontplooien om gevechtsopdrachten uit te voeren. Ook was het een ware opluchting om vast te stellen dat onze mensen klaar waren om de uitdaging tot daadwerkelijk optreden aan te gaan.

Bedenkingen vanwege de redactie

Voor het eerst werd de NAVO, en ook de Belgische Luchtmacht, betrokken in gewapende interventies. Nog andere zullen volgen:

20 pilotes) et 32 F-16 (dont 12 belges). Bien que la 349^e Esc de Kleine-Brogel et la 315^e Esc de Twenthe forment l'épine dorsale, elles sont épaulées dans ces opérations par toutes les escadrilles des deux Forces aériennes.

Le 10 juin, les bombardements sont suspendus. Non seulement des bombes non-guidées de 500 et 1.000 lbs furent larguées, mais pour la première fois, nous entrions dans l'ère des PGM (*Precision Guided Munitions*) ; des bombes guidées par laser (GBU-12 et GBU-10) ou à détecteurs infra-rouge (AGM-65 Maverick). L'appui aérien rapproché connaît aussi une évolution technologique. Les avions sont équipés de caméras qui permettent, d'une altitude de plus ou moins quatre kilomètres, l'identification de petites cibles terrestres.

Durant l'été 2000, le partenariat BE/NL, efficace pendant plusieurs années dans l'engagement des F-16, prend discrètement fin. Les médias n'en font aucun cas, mais il est un fait que la Force aérienne peut se prévaloir avec fierté de sa participation aux opérations au-dessus des Balkans.

Pour ce faire, un entraînement international s'est déroulé sur plusieurs années et cette approche multinationale a abouti à des résultats synergiques. Sans la collaboration très constructive avec la Force aérienne néerlandaise, nous n'aurions jamais, avec les moyens budgétaires disponibles, pu déployer nos F-16 pour effectuer des missions de combat. C'était aussi un vrai soulagement de constater que notre personnel était prêt à faire face au défi que représentaient les interventions réelles.

Considérations de la rédaction

Pour la première fois, l'OTAN ainsi que la Force aérienne belge ont été impliqués dans un conflit armé. D'autres suivront : Afghanistan,

Guerres des Balkans et implication belge

Afghanistan, Libië, Irak en Syrië komen eraan. Al deze operaties gebeuren ver van huis, ver van de media-aandacht en ver van het dagelijks gebeuren in ons minuscuul landje. Een van de reden waarom er weinig aandacht aan besteed wordt is het delicaat aspect van deze interventies. Graag hadden we een paar ervaringen van onze F-16 piloten besproken, maar discretie verplicht ons om voorzichtig te blijven en zo weinig mogelijk namen te noemen.

Lybie, Irak et Syrie. Toutes ces opérations se déroulent loin de la maison, loin de l'attention des médias et loin des événements journaliers dans notre minuscule petit pays. Une des raisons pour lesquelles on n'y prête pas beaucoup d'attention est l'aspect délicat de ces interventions. Nous aurions volontiers abordé quelques expériences de nos pilotes d'F-16, mais la discréetion nous oblige à rester prudents et de ce fait, dans la mesure du possible, de ne pas citer de noms.

F-16 firing infrared guided air-to-ground Maverick AGM-65 missile.



Kan de gewone burger zich voorstellen wat er omgaat bij diegenen die betrokken zijn in dit gebeuren? Ze wagen hun leven voor een zaak waarin noch zijzelf, noch hun familie rechtstreeks betrokken zijn. En dat hun leven op het spel staat werd later bewezen toen een Jordaanse collega levend werd verbrand nadat hij in de handen van de IS terroristen was gevallen.

Onze piloten zijn zich ten volle bewust van dergelijk risico, en toch doen ze het. Zij zijn diegenen die daadwerkelijk het terrorisme bestrijden terwijl er aan het thuisfront bepaalde politieke partijen hun gal uitspuwen op alles wat defensie betreft. Weinig bemoedigend voor de betrokken actoren, maar ze doen wat van hen gevraagd wordt en dit op het hoogste professioneel niveau. Hoed af voor deze mensen!!!

Tenslotte een uittreksel uit het dagboek van één van de piloten. Het geeft een goed idee van hetgeen omgaat in de geest van diegenen die de kastanjes uit het vuur moeten halen.

Amendola, Italië, een nacht in april 1999. Ik ga mijn eerste oorlogs-zending uitvoeren. Ik volg de verschillende voorbereidende briefings en geef mijn ontsnappingsplan aan de sectie inlichtingen. Dit plan is nodig in geval van bail-out. Met benepen hart stap ik naar mijn vliegtuig. De zes voorafgaande trainingsjaren, met inbegrip van het laatste jaar waarop alle aanwezige piloten hun conversie op MLU-versie F-16 hebben gedaan, kunnen het niet verhelpen; ik heb een krop in de keel. Wat, indien het zou gebeuren? Wat, indien ik, ondanks onze technische overmacht, accidenteel zou neergehaald worden door een Servische raket? Dit sterk angstgevoel bij deze sprong in het onbekende voelde ik slechts bij de eerste vluchten, nadien is dit gevoel geleidelijk afgezwakt.

Le citoyen moyen peut-il se représenter ce qui se passe chez ceux qui sont impliqués dans ces événements ? Ils risquent leur vie pour une cause dans laquelle ni eux-mêmes, ni leur famille ne sont directement impliqués. Et le fait que leurs vies soient en jeu sera prouvé lorsqu'un pilote jordanien fut brûlé vivant par les terroristes de l'EI après être tombé entre leurs mains.

Nos pilotes sont parfaitement conscients de tels risques et pourtant, ils les prennent. Ce sont eux qui réellement combattent le terrorisme pendant que chez nous sur le front domestique, certains partis politiques déblatèrent sur tout ce qui concerne la défense. Très peu d'encouragement pour les acteurs concernés, mais ils font ce qui leur est demandé. Leur professionnalisme force notre admiration.

Pour terminer, un extrait du journal d'un des pilotes. Cela donne une bonne idée de ce qui se passe dans l'esprit de ceux qui doivent faire le travail :

Amendola, Italie, une nuit d'avril 1999. Je vais effectuer ma première mission de guerre. Je suis les différents briefings préparatoires et donne mon plan d'évasion à la section renseignement. Ce plan est nécessaire en cas d'éjection. Avec le cœur serré je me dirige vers mon avion. Les six années d'entraînement précédentes, y compris l'année pendant laquelle tous les pilotes présents ont effectué leur conversion sur la version MLU du F-16, n'y font rien ; j'ai la gorge nouée. Quoi, si ça devait arriver ? Quoi, si, malgré notre supériorité technique, je devais être abattu par un missile serbe ? Cette forte anxiété dans ce saut vers l'inconnu, je ne l'ai ressentie que lors des premiers vols, ensuite ce sentiment s'est progressivement estompé.

THE GOLDEN FALCON

First Wing Historical Centre



Guy Van Eeckhoudt

Brig Gén Avi (Rtd)

Président-Voorzitter

A près quatorze ans passés principalement en Afrique, je suis heureux de reprendre à nouveau le flambeau de Président de cette ASBL et de mener à bien sa destinée. Plus disponible, habitant la commune de Beauvechain, ayant eu un père Chef de Corps de cette belle unité à une époque prestigieuse, celle des Meteor VIII, Hunter IV et CF 100. Ayant moi-même été pilote sur F-104 à la 350^{ème} Escadrille, avec un beau-père secrétaire du Wing, je me devais de me consacrer au riche patrimoine de ce musée.

Le **Golden Falcon**, avec sa vitrine qu'est le '1^{er} Wing Historical Center' prend un nouveau souffle. C'est par ailleurs une toute nouvelle équipe qui prend les rênes puisqu'un nouveau Président du Comité de Soutien assisté d'un Responsable des collections collaborent à cette destinée, Eric Verschueren assisté de Serge Sorbi en l'occurrence. Nous travaillons en étroite collaboration avec nos amis de l'Aviation Légère à qui nous avons cédé des locaux où ils présentent une collection variée.

Une thématique : la Guerre Froide. Un F-104G et un F-16 belges encadrent un MiG-21 de la République Démocratique d'Allemagne, trois avions contemporains

Na veertien jaar hoofdzakelijk in Afrika doorgebracht te hebben, ben ik verheugd om de fakkel van voorzitter van onze VZW opnieuw op te nemen om haar toekomst verder uit te bouwen. Voortaan ben ik dus meer beschikbaar, wonende in de gemeente Bevekom, met een vader die korpsoverste was van deze mooie eenheid tijdens de hectische periode van Meteor VIII, Hunter IV en CF-100. Ikzelf, destijds piloot op F-104 in het 350^{ste} smaldeel, met een schoonvader die secretaris was van de Wing, voel me aangetrokken om me met volle overtuiging te wijden aan deze rijke erfenis.

De **Golden Falcon**, met het "1st Wing Historical Centre" als uitstalraam, neemt een nieuwe start. Een nieuwe ploeg neemt de teugels in handen; een nieuwe voorzitter van het Steuncomité, bijgestaan door een verantwoordelijke voor de verzamelingen, Eric Verschueren en Serge Sorbi. We werken in nauwe samenwerking met onze vrienden van het Licht Vliegwezen, waaraan wij lokalen hebben afgestaan waar zij hun zeer gevarieerde verzameling tentoonstellen.

Een thema : de Koude Oorlog; een F-104 en een F-16 omkaderen een MiG-21 van de Democratische Republiek van Duitsland, drie tijdsgenoten



Déjà, nous venons de réceptionner trois avions supplémentaires, trois avions quasi complets, de bonne facture, dont le F-104G immatriculé FX-39, le Fouga Magister MT-35 et l'Alphajet AT-32. Trois machines qui ont de multiples fois pris leur envol depuis la plaine de Beauvechain. Elles ont rejoint notre 'Display', cette fois réorganisé de manière thématique en groupant **La Chasse** et **les Avions d'Entraînement**.



Une autre thématique, les avions d'entraînement :
le Fouga Magister, le T-33 et l'Alphajet

Le site a été nettoyé petit à petit de tous « ses encombrants » pour faire place à un décor qui mérite une balade dans cette belle région du Brabant.

Mais nos projets ne s'arrêtent pas là, puisque nous venons d'obtenir via le Musée Royal de l'Armée, un superbe Hunter VI, le rêve des pilotes de Chasse à l'époque ! De même que deux planeurs ayant appartenu aux Cadets de l'Air, le Rhönlerche K4 et le légendaire Schneider SG 38 sur lequel de nombreux pilotes se sont entraînés avant même la Seconde Guerre mondiale. Ces appareils rejoindront notre site pour y être mis sous abris en automne prochain.

Pour rappel, l'ASBL fut fondée en 1996 par le Col Avi Ir Thierry Fontaine, Commandant du 1^{er} Wing de Chasse, suite au

Deux véhicules d'aérodrome appuient nos avions
Twee voertuigen in steun voor de vliegoperaties



Reeds kunnen wij u de komst van drie bijkomende vliegtuigen aankondigen, alle in zeer goede staat, de F-104G 'FX-39', de Fouga Magister 'MT-35' en de Alphajet 'AT-32'. Drie machines die meermaals hun vlucht genomen hebben vanuit de vliegbasis van Bevekom. Zij vervolledigen onze 'display', dit keer gereorganiseerd op thematische wijze, **de Jacht** en de **Trainingsvliegtuigen**.

Een andere thematiek, de trainingstoestellen:
Fouga Magister, T-33 en Alphajet

U zult eveneens een gloednieuwe site ontdekken die langzamerhand van al 'het overbodige' wordt schoongemaakt, om plaats te maken voor een aangename ontdekkingstocht.

Maar ons project gaat nog verder. We hebben zopas van het Koninklijk Museum van het Leger een prachtige Hunter gekregen, de droom van alle toenmalige jachtpiloten! Daarbij nog twee zweefvliegtuigen, afkomstig van de Luchtkadetten; de Rhönlerche K4 en de legendarische Schneider SG 38 waarmee heel wat piloten, ook van voor de Tweede Wereldoorlog, opgeleid zijn. Binnenkort verwachten we deze toestellen om tijdens de herfst onder beschutting te worden opgesteld.

Ter herinnering, de VZW werd in 1996 gesticht door Kol VI Ir Thierry Fontaine, Commandant van de 1^{ste} Jacht Wing, na de

Une des salles intérieures, l'opsroom de la '350' version années '50
Eén van de binnenzalen, de opsroom van '350' in de jaren '50



transfert des F-16 vers Florennes et Kleine-Brogel, ceci afin de garder le souvenir des Escadrilles de Chasse 349 et 350 ; 800 personnes se font membres. En septembre 1997, on décide de créer un centre historique (1WHC) qui sera ouvert en février 1998. Un groupe de bénévoles se met au travail et effectue une rénovation lourde dans les bâtiments mis à leur disposition. La Force Aérienne aide pour certains travaux. Une trentaine de bénévoles actifs viennent travailler le mardi.

Certains reviennent aussi le vendredi. Ils aménagent les salles d'exposition historiques et techniques. Un atelier remet en état de présentation les moteurs et les matériels divers. Le 1WHC possède aussi une collection unique de véhicules militaires employés sur les aérodromes : une quarantaine de tracteurs, camions spéciaux, remorques, etc.

Le centre, installé dans les superbes bâtiments de la grande ferme **Dewaersegger**, évoque l'histoire de la Base de Beauvechain depuis 1935. Il mérite un détour...

de transfer van de F-16's naar Florennes en Kleine-Brogel. Aldus werden de herinneringen aan de emblematische jachtsmaldeien 349 en 350 in hun eerste Belgische thuisbasis behouden. Niet minder dan 800 personen werden lid. In september 1997 werd beslist een historisch centrum (1WHC) op te richten dat zijn deuren opende in februari 1998. Dank zij een groep vrijwilligers, en met de steun van de Luchtmacht, werden de bestaande gebouwen volledig gerenoveerd.

Een dertigtal actieve vrijwilligers komen elke dinsdag werken. Sommige zijn ook actief op vrijdagen om de tentoonstellingssalen in te richten. Verder worden in de werkplaats oude vliegtuigmotoren en divers materiaal opgepoetst en klaar gemaakt voor exposities.

De 1WHC beschikt ook over een unieke collectie van typische vliegtuig voertuigen zoals tractors, camions, enz.

Het centrum bevindt zich in de prachtige gebouwen van de toenmalige grote **Dewaersegger** boerderij, en stelt de geschiedenis van de basis voor sinds 1935. Aarzel niet om een bezoek te brengen.



Le Starfighter FX-39 qui a fait son entrée dans son hall, inauguré par les anciens lors d'une célébration en nos murs le 11 juillet dernier

De Starfighter FX-36 in zijn loods, ingehuldigd door de anciens tijdens een plechtigheid op 11 juli jongstleden

Le 1WHC est ouvert le 1^{er} et le 3^{ème} dimanche du mois de 13 à 18 h ou n'importe quel jour de semaine sur rendez-vous par lettre ou téléphone.

Het 1WHC is open de 1^{ste} en 3^{de} zondag van de maand van 13u tot 18u of de hele week op afspraak per brief of telefonisch.

1 Wing Historical Centre

Base Lt Col Charles ROMAN, 1320 Beauvechain
Tel: +32 2 442 52 93 - <http://musee.1wing.free.fr/>

SPITFIRE Mk.IX in the 1WHC

THE GOLDEN FALCON - BEAUVECHAIN



We are proud to announce our intention to acquire for our museum a replica of the legendary aircraft flown by 349 and 350 Squadrons in Royal Air Force colours, the Spitfire Mk.IX.

The purchase of an original Mk.IX would sadly have been completely beyond our means, but in opting for a replica, we have selected one of truly exceptional quality, built by the British specialists GB Replicas of Catfield.

The Spitfire is an iconic aircraft that absolutely deserves pride of place in our museum's collection of all aircraft that have operated from Beauvechain. The following aircraft are also displayed for your enjoyment: Gloster Meteor, Hawker Hunter, Starfighter F-104 and the Fighting Falcon F-16, and many others. Only one aircraft is missing: the CF-100 Canuck.

The Spitfire Mk.IX will stand on its landing gear proudly bearing the insignia of both squadrons: 349 on one side and 350 on the other.

We have made encouraging progress in fundraising but now your support is vital to help us complete our task.

If you would like to be part of this unique project and have your name proudly recorded, we ask you to make your donation to this account number:

The Golden Falcon Spitfire Mk IX project

IBAN: BE56 0018 7251 6288 | BIC: GEBABEBB | BNP Paribas Fortis

Communication: First Name, Name

Our goal is to present the Spitfire at a special VIP ceremony in October 2020 in order to commemorate the squadrons' arrival at Beauvechain in 1946.

We need to raise the full amount of 60.000 Euro by 30 April 2020 in order to be ready for the October ceremony. Major donations will be refunded if we do fail to reach our target, with the balance going towards our restoration of our Starfighter FX-15. But we are fully confident that we will succeed with great partners like you, and that together, we can enjoy your future visit to our wonderful museum with the Spitfire at its centre.

**Please support us and join us in our great adventure in memory of the brave men who risked all for freedom
and of the legendary aircraft that they flew.**

*"The Golden Falcon is an association of voluntary airmen and former airmen proudly operating
the 1st WING Historical Centre on the BEAUVECHAIN air base (Belgium)"*

Brig Gen ret. Guy VAN EECKHOUDT, President
guy.vaneekhoudt@gmail.com | +32 (0)472. 67.85.56

Lt-Col d'Avi Hon Pierre GALLET, Dr Ir, Vice-President,
Project Officer | pierregallet@yahoo.fr | +32 (0)10. 84.60.44



Eric VERSCHUEREN, President Support Comitee
eric.verschueren1@gmail.com | +32 (0)10. 24.39.28

Cdt d'Avi Serge SORBI, Responsable of museum collections
serge.sorbi@gmail.com

Van de neergang van de Militaire Luchtvaart tot de opkomst van de Luchtmacht¹ Een hoofdstuk geschiedenis

Vertaling Jean-Paul Buyse en Bruno Ceuppens

Deel twee: de wil om de strijd voort te zetten

De Militaire Luchtvaart in Frankrijk

In een overwegend ongunstig klimaat voor ons Leger, dat van de Franse regering het verwijt krijgt gecapituleerd te hebben in Vlaanderen en dat in een dubbelzinnige situatie verkeert nu Koning Leopold III voor België de strijd als voorbij beschouwt, neemt Generaal Legros, tweede bevelhebber van de Militaire Luchtvaart, het beleid van de eenheden die in Frankrijk verspreid zijn. Hij poogt, met goedkeuring van de leden van de regering die het land verlieten, een geloofwaardige strijd macht te herstellen die in staat is de Fransen te ondersteunen. Een moeilijke taak. Ondanks de beloften blijkt de Franse Armée de l'Air niet in staat om de aangekondigde vliegtuigen te leveren. Een vraag naar luchtvaartmaterieel ingediend bij de Royal Air Force wordt door het Air Ministry als onontvankelijk beoordeeld. In de persoon van Generaal Denis, minister van Defensie, verwerpt de Belgische regering daarenboven een Brits voorstel voor het incorporeren van onze piloten en bemanningen in de rangen van de luchtstrijdkracht van het Brits Expeditionair Korps dat in Frankrijk is ontplooid. Toch lanceert men

Spitfire Mk.Vb, 350 Squadron
(Coll. André Bar)



Du crépuscule de l'Aéronautique Militaire à l'aube de la Force Aérienne¹

Moment d'histoire

Jean Buzin

Deuxième partie : la volonté de poursuivre le combat

L'Aéronautique Militaire en France

Dans un climat général peu favorable à notre Armée à laquelle le gouvernement français reproche sa capitulation dans les Flandres, et qui se trouve dans une situation ambiguë dès lors que le roi Léopold III considérait la lutte terminée pour la Belgique, le Général Legros, commandant en second de l'Aéronautique Militaire, en accord avec les membres du gouvernement ayant quitté le pays, prend la direction des unités dispersées en France et tente de reconstituer une force valable en mesure d'appuyer les Français. Tâche difficile. Malgré les promesses, l'Armée de l'Air française se révèle incapable de fournir les avions annoncés. Une demande de matériel aéronautique introduite auprès de la Royal Air Force est jugée irrecevable par l'Air Ministry. Le gouvernement belge



een project om in Frankrijk te opereren onder Britse technische begeleiding met vliegtuigen van de Engelse smaldele, die tijdelijk in verlof gestuurd worden. Dit project komt te laat wegens het wapenstilstandsakkoord tussen de Franse regering en het Derde Rijk op 24 juni 1940.

De Belgische regering, die in eerste instantie verklaarde de strijd te willen verder zetten aan de zijde van de geallieerden en die de beslissing om te capituleren, genomen door Koning Leopold III veroordeelde, is het spoor bijster. Zij verklaarden hun lot voortaan aan Frankrijk te binden. Engeland is onze bondgenoot niet meer, er kan geen sprake zijn om er onze militairen naar toe te sturen. Diegenen die er het initiatief zouden toe nemen zouden als deserter worden beschouwd. De Militaire Luchtvaart (Mil Aé) is volkomen verward. Uiteindelijk wordt het bevolen om naar België terug te keren. Vertwijfeling alom, de officieren worden aangemaand om bij de troepen te blijven. Het verbod tartend, vinden de eerste "deserties" naar Groot Brittannië plaats vanuit de havens aan de Atlantische kust en aan de Middellandse Zee. Anderen gehoorzamen aan de orders en omkaderen de troepen waarvoor zij verantwoordelijk zijn om weldra, vanaf hun terugkeer in België, naar gevangenkampen gezonden te worden. Sommigen zijn meer fortuinlijk en ontsnappen aan gevangenschap om zich terug te vinden in een land onder Duits bewind. Een zeer frustrerende situatie die weldra velen onder hen zal aanzetten om vroeg of laat de weg naar de vrijheid in omgekeerde richting te nemen. Dit zal zich meermaals uitmonden in een verblijf in de gevangenissen van het Spanje van Franco. Weer anderen zullen zich om diverse redenen in hun lot schikken. Enkelen, weinig talrijk, zullen zwichten voor de verlokkingen van de Nieuwe Orde.

De Vliegschool

De vliegschool zal niet onmiddellijk in de gevechten verwikkeld worden. Zij telde in 1940 zes smaldele, ingeplant op de vliegvelden van Wevelgem, St-Denijs-Westrem, Deurne, Goetsenhoven en Gosselies. In totaal bijna 220 leerlingen, 60 instructeurs en een zestigtal opleidingstoestellen: SV-4B, Avro 504N, Koolhoven Fk-56, Fairey-Fox. Zij worden, met uitzondering van Goetsenhoven, relatief weinig getroffen door de initiele bombardementen van de Luftwaffe. Vanaf 12 mei wordt het bevel gegeven uit te wijken naar Frankrijk. Op 16 mei zijn de smaldele verenigd op het vliegveld van Caen-Carpiquet, in afwachting van een overplaatsing naar Marokko, waar het commando van onze Militaire Luchtvaart de vorming van onze leerling piloten hoopt verder te zetten. Het vliegveld van Oujda, nabij de Algerijns-Marokkaanse grens, moet er de vliegschool herbergen. Het personeel zal per spoor tot Marseille gebracht worden. Zij komen er aan op 25 mei 1940. De overvaart wordt uitgevoerd aan boord van twee cargo's op 29 en 30 mei 1940, gevolgd door de ontscheping in Oran op 31 mei 1940.

De vliegtuigen, het materieel en de voertuigen worden per schip vanuit Caen overgebracht. Het zal in Oran aanleggen op 23 juni, de vooravond van het ondertekenen van de wapenstilstand tussen Frankrijk en Duitsland.

Door de wapenstilstand wordt in Marokko de installatie van de vliegschool te Oujda onderbroken. Een poging tot evacuatie naar Belgisch Congo door middel van zeven SM-73 vliegtuigen van SABENA, opgeëist in Algiers, wordt door de Franse autoriteiten,

en la personne du Général Denis, ministre de la Défense, rejette par ailleurs une proposition britannique visant à incorporer nos pilotes et équipages dans les rangs de l'aviation du Corps Expéditionnaire britannique déployé en France. Finalement, un projet qui aurait permis de doter notre Aéronautique d'avions des escadrilles anglaises envoyées en repos et à utiliser en France sous la direction technique et les cocardes de la RAF, tourne court avec l'armistice conclu par le gouvernement français le 24 juin 1940.

Le gouvernement belge qui dans un premier temps avait déclaré vouloir continuer la lutte aux côtés des Alliés, condamnant la décision de capituler prise par le Roi Léopold III, est à la dérive. Il déclare lier désormais son sort à celui de la France. L'Angleterre n'est plus notre alliée, il ne peut être question d'y envoyer nos militaires et ceux qui en prendraient l'initiative seraient réputés déserteurs. L'Aéronautique est en plein désarroi. Elle reçoit finalement l'ordre de rentrer en Belgique. La confusion règne, les officiers sont sommés de rester avec la troupe. Bravant l'interdiction, les premières "désertions" vers la Grande-Bretagne à partir des ports de l'Atlantique et de la Méditerranée ont lieu. D'autres obtempèrent aux ordres encadrant les troupes dont ils ont la charge pour se voir envoyés bientôt dans des camps de prisonniers dès leur retour en Belgique. Certains, plus chanceux, échapperont à la captivité pour se retrouver dans un pays à l'heure allemande. Situation frustrante qui conduira nombre d'entre-eux à reprendre tôt ou tard la route en sens inverse vers la liberté payée très souvent d'un séjour dans les prisons de l'Espagne franquiste. Certains encore s'en accommoderont pour des raisons diverses. Quelques-uns, peu nombreux, succomberont aux sirènes de l'Ordre Nouveau.

L'École de Pilotage

L'École de Pilotage ne sera pas engagée directement dans les combats. Elle comptait en 1940 six escadrilles implantées sur les aérodromes de Wevelgem, St Denis-Westrem, Deurne, Gosselies et Gosselies. Réunissant près de 220 élèves, 60 moniteurs et une soixantaine d'avions d'entraînement - SV4B, Avro 504N, Koolhoven Fk56, Fairey Fox - elles seront, sauf à Gosselies, relativement peu affectées par les bombardements initiaux de la Luftwaffe. Dès le 12 mai, l'ordre d'évacuation vers la France est donné. Le 16 mai, les escadrilles se trouvent réunies sur l'aérodrome de Caen-Carpiquet dans l'attente d'un transfert vers le Maroc où le commandement de notre Aéronautique espère poursuivre la formation de nos élèves-pilotes. L'aérodrome d'Oujda à la frontière algéro-marocaine doit y accueillir l'école. Le personnel sera acheminé par chemin de fer jusqu'à Marseille. Il y arrive le 25 mai 1940. La traversée à bord de deux cargos s'effectue les 29 et 30 mai 1940, suivie du débarquement à Oran le 31 mai 1940.

Les avions, le matériel et le charroi seront acheminés à bord d'un cargo depuis Caen. Il accostera à Oran le 23 juin, la veille de la signature de l'armistice franco-allemand.

Au Maroc, l'École de Pilotage voit son installation à Oujda interrompue par l'armistice. Un projet d'évacuation vers le Congo belge à l'aide de sept avions SM73 de la SABENA réquisitionnés à Alger est "torpillé" par les autorités françaises qui se sont ralliées



die zich aansloten bij de regering van Vichy, "gekelderd". Er wordt geen enkele instructie ontvangen vanwege de Staf van de Mil Aé die teruggeplooid is in Montpellier. Weldra vestigt zich onder het grondpersoneel, dat hoofdzakelijk samengesteld is uit reservisten, een klimaat van vitterij en weerbarstigheid. Voor hen is de oorlog voorbij, zij willen naar het land terugkeren. Uiteindelijk krijgt de school het bevel om terug te keren naar België.

Niet allen zullen gehoorzamen. Met de stilzwijgende goedkeuring van het commando van de school en onder begeleiding van enkele instructeurs kiezen niet minder dan vijfenzestig leerling piloten, in diverse stadia van opleiding, de weg naar Engeland. Bepaalde kaderleden, twijfelend aan de ontvangst die hen te wachten zou staan in Engeland, kiezen voor Congo. Inderdaad, de Gouverneur

au gouvernement de Vichy. Aucune instruction n'est obtenue de l'EM de l'Aé Mil replié à Montpellier. Un climat de fronde et d'indiscipline s'installe bientôt parmi le personnel au sol constitué majoritairement de réservistes. Pour eux la guerre est terminée, ils veulent rentrer au pays. Finalement, l'École reçoit l'ordre de rentrer en Belgique.

Tous n'obtempéreront pas. Avec l'accord tacite du commandement de l'École, sous la conduite de quelques moniteurs, pas moins de soixante-cinq élèves-pilotes à différents stades de formation choisiront la route de l'Angleterre. Pour certains membres du cadre doutant de l'accueil qui leur serait réservé en Angleterre, ce sera le Congo. En effet, le Gouverneur général de la colonie avait signifié sa volonté de poursuivre la lutte aux côtés de l'em-



The training aircraft
of Belgian Military Aviation :
Avro 504N "X-9"
and SV4B "13",
Deurne, 1939/1940.
(Coll. Daniel Brackx)



Koolhoven FK-56 "K-2", ready for a training mission at Deurne airfield in 1940. (Coll. Mike Terlinden)

Generaal van de kolonie had laten verstaan de strijd te willen verder zetten aan de zijde van het Britse imperium en dit ondanks de richtlijnen uit koninklijke kring, die van oordeel was dat gezien de oorlog voor België voorbij was, Congo buiten het conflict diende te blijven.

De anderen zullen op 23 augustus 1940 inschepen naar Marseille. Na een wachttijd van drie weken zou een trein hen naar Brussel brengen. Zij moeten er gedemobiliseerd worden. In tegenstelling tot de beloften neemt de trein, eens aangekomen in Châlons-sur-Saône, richting Oost. Het avontuur zal eindigen achter de prikkeldraad van Stalag IIB te Hammerstein.

pire britannique et ce malgré les directives de l'entourage royal qui considérait que, la guerre terminée pour la Belgique, le Congo devait rester en dehors du conflit.

Les autres s'embarqueront pour Marseille le 23 août 1940. Après une attente de trois semaines, un train doit les conduire à Bruxelles. Ils doivent y être démobilisés. Contrairement aux promesses, arrivé à Châlons-sur-Saône, le train prend la direction de l'Est. L'aventure se terminera derrière les barbelés du Stalag IIB de Hammerstein.



Fairey Fox II "12",
"Ecole de Perfectionnement",
1940.
(Coll. Daniel Brackx)

THE ROAD TO ENGLAND



Bestemming Engeland

Het is per kleine groepjes, of geïsoleerd, dat de leden van de Mil Aé Groot-Brittannië vervoegen na het afsluiten van de wapenstilstand tussen Frankrijk en Duitsland. Tussen 22 juni en 5 augustus zullen 124 onder hen het avontuur aanvatten in de hoop de strijd verder te zetten. We tellen onder hen enkele gevestigde piloten met recente ervaring op het operationeel materieel, enkele instructeurs en een 60-tal leerling piloten uit de vliegschool van Oujda, een handvol waarnemers en boordschutters.

Hun situatie is bij aankomst weinig duidelijk. In de ogen van Koning Leopold III was de oorlog voor België beëindigd en de onderneming van onze vliegeniers had zeker zijn goedkeuring niet. Ondanks de aanwezigheid van enkele politieke personaliteiten in Londen, bestond er geen Belgische regering "in ballingschap" en zou deze voor oktober 1940 niet bestaan, wat de Britse regering in de onzekerheid liet omtrent onze inzet aan hun zijde.

Maar de Royal Air Force, verwikkeld in de Slag om Engeland, had piloten nodig.

In deze bijzondere context zal Luitenant-Kolonel Vlieger A. Wouters, Militair- en Luchtvaartattaché bij de Belgische ambassade in Londen, met de goedkeuring van ambassadeur E. Cartier de Marchienne en met de hulp van Majoor Vlieger L. De Soomer, oudgediende van de staf van de DAT (Défense Aérienne du Territoire), die vanuit de omsingeling van Duinkerke Engeland heeft vervoegd, de opvang van de nieuwkomers organiseren.

Met het Air Ministry wordt dringend een voorakkoord gesloten dat kadert in een politiek op korte termijn. Na te zijn samengebracht te Temby wordt onder de leden van de Mil Aé die Groot Brittannië hebben vervoegd een eerste schifting gehouden. Vijftien van onze piloten met ervaring op Hurricane of vertrouwd met de training methodes van de RAF, die toen begonnen ingang te vinden binnen de Mil Aé, worden geïntegreerd in de RAF VR (Volunteer Reserve) en zullen na een kort verblijf in de OTU (Operational Training Unit) de smaldelen van Fighter Command vervoegen. Zij worden vanaf augustus ingezet bij de Slag om Engeland. Elf andere ervaren piloten, onder wie instructeurs uit het avontuur van de vliegschool van Oujda worden afgeleid naar de smaldelen van Coastal Command. Zij worden vervoegd door vier waarnemers/boordschutters, die later allen in de loop van de oorlog het vliegbrevet zullen behalen.

De leerling piloten waarvan de opleiding reeds voldoende ver was gevorderd en met kennis van de Engelse taal, worden onmiddellijk

Destination Angleterre

C'est par petits groupes ou de façon isolée que des membres de l'Aéronautique Militaire rejoignent la Grande-Bretagne après la conclusion de l'armistice franco-allemand. Entre le 22 juin et le 5 août 1940, ils seront cent vingt-quatre à tenter l'aventure dans l'espoir de poursuivre le combat. On comptait parmi eux quelques pilotes confirmés ayant une expérience récente des matériels opérationnels, quelques moniteurs et une soixantaine d'élèves-pilotes issus de l'aventure d'Oujda, une poignée d'observateurs et de mitrailleurs.

A l'arrivée, leur situation était peu claire. Aux yeux du roi Léopold III, la guerre était terminée pour la Belgique et la démarche entreprise par nos aviateurs n'avait certainement pas son assentiment. Même si quelques personnalités politiques belges avaient rejoint Londres, aucun gouvernement belge "en exil" n'existe et n'existera avant octobre 1940, laissant le gouvernement britannique dans l'incertitude quant à notre engagement à ses côtés.

Mais la Royal Air Force engagée dans la bataille d'Angleterre avait besoin de pilotes.

Dans ce contexte particulier, le Lieutenant-Colonel aviateur A. Wouters, attaché Militaire et de l'Air auprès de l'ambassade de Belgique à Londres, va organiser l'accueil des arrivants avec l'aval de l'ambassadeur E. Cartier de Marchienne et l'aide du Major aviateur L. De Soomer, ancien de l'EM de la DAT ayant rejoint l'Angleterre à partir du réduit de Dunkerque.

Un pré-accord d'urgence cadrant avec une politique à court terme, sera conclu avec l'Air Ministry. Après avoir été regroupés à Tenby, un premier tri sera effectué parmi les membres de l'Aé Mil ayant rejoint la Grande-Bretagne. Intégrés dans la RAF VR (Volunteer Reserve), quinze de nos pilotes ayant une expérience du Hurricane ou familiers avec les méthodes d'entraînement de la RAF qui avaient commencé à être introduites à l'Aé Mil, rejoindront après un court passage en OTU (Operational Training Unit), des escadrilles du Fighter Command. Ils seront engagés dès le mois d'août dans la Bataille d'Angleterre. Onze autres pilotes expérimentés, parmi lesquels des moniteurs issus de l'aventure d'Oujda, seront dirigés vers des escadrilles du Coastal Command. Ils y seront rejoints par quatre observateurs/mitrailleurs qui tous décrocheront leur brevet de pilote ultérieurement dans le cours de la guerre.

Les élèves-pilotes dont le stade d'entraînement était suffisamment avancé et ayant une connaissance de la langue anglaise, seront envoyés rapidement dans les écoles de la RAF pour y ter-

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

naar de vliegscholen van de RAF gestuurd om er hun opleiding te volledigen. De anderen moeten wachten op de oprichting van de Frans-Belgische vliegschool te Odiham in november 1940 om hun opleiding te hernemen.

Enkele van onze landgenoten die niet beantwoordden aan de vereisten van het Air Ministry worden simpelweg teruggestuurd naar Frankrijk!

Men zal moeten wachten tot juni 1942 voordat de akkoorden genaamd Eden-Spaak het statuut van de Belgische strijdkrachten in Groot Brittannië regelen. Deze bevestigen de dubbele afhankelijkheid van het korps van de vliegeniers: een operationele integratie in de RAF VR en de administratieve afhankelijkheid van de Staf van de Mil Aé, heropgericht in de schoot van de Belgische ambassade.

Intussen wordt een politiek op langere termijn toegepast voor alle Belgen die Engeland vervoegen en wensen toe te treden tot de

minir leur formation. Les autres devront attendre la création de l'école de pilotage franco-belge d'Odiham en novembre 1940 pour reprendre leur entraînement.

Quelques-uns de nos compatriotes qui ne répondaient pas aux exigences de l'Air Ministry seront tout simplement renvoyés en France !

Il faudra attendre juin 1942 avant que les accords dits Eden-Spaak ne règlent le statut des forces belges en Grande-Bretagne. Celui-ci confirmera la double appartenance de notre corps d'aviateurs : une intégration opérationnelle dans la RAF VR et une dépendance administrative d'un EM de l'Aé Mil recréé au sein de l'ambassade de Belgique.

Dans l'intervalle, une politique à plus long terme avait été mise en application pour tous les Belges rejoignant l'Angleterre et désireux d'intégrer les rangs de la RAF. En effet, la débâcle de 1940



Many of them were detained in the sinister camp of Miranda de Ebro.

rangen van de RAF. Inderdaad de nederlaag van 1940 had zeker de strijdlust niet getemperd bij onze vliegeniers die aan gevangenschap waren ontsnapt. Vrij snel worden ontsnappingslijnen naar Engeland opgezet. Sommigen die dit avontuur individueel aanvat-ten zullen er tot 15 maanden over doen vooraleer de lucht van de vrijheid te kunnen inademen. Velen onder hen zullen onderweg de ontberingen leren kennen van het onheilspellend gevangenkamp van Miranda de Ebro. In totaal vervoegen meer dan 200 pilo-ten van de Mil Luchtvaart de Belgische strijdkrachten in Groot Brittannië in de periode tussen eind 1940 en eind 1943.

Ingaand op de oproep van de overheid, begeven zich in dezelfde periode meer dan 250 vrijwilligers naar Groot-Brittannië. Zij komen uit bezet België even goed als uit alle uithoeken van de wereld. Zij hebben geen voorafgaande militaire ervaring maar wensen in de luchtmacht te dienen. Honderd veertig onder hen zullen hun pilotenvleugels in de wacht slepen.

Het heropleiden van piloten met ervaring vindt meestal plaats in de schoot van RAF eenheden in Groot-Brittannië. De vorming van de kandidaat-piloten geschiedt vanaf eind 1942 in de RAF scholen gevestigd in Canada in het kader van het Empire Training Scheme.

n'avait pas pour autant éradiqué toute envie de combattre chez tous nos aviateurs qui avaient échappé à la captivité. Des lignes d'évasion vers l'Angleterre seront rapidement établies. Certains qui tenteront l'aventure de façon individuelle mettront jusqu'à 15 mois avant de respirer l'air de la liberté. Nombre d'entre eux connaîtra au passage les rigueurs du sinistre camp de détention de Miranda de Ebro. Au total, plus de 200 pilotes de l'Aé Mil rejoindront les forces belges en Grande-Bretagne dans la période comprise entre fin 1940 et fin 1943.

Dans la même période, répondant à l'appel du gouvernement, plus de 250 jeunes volontaires en provenance de Belgique occupée et de tous les coins du monde, sans expérience militaire préalable et désireux de servir dans l'aviation, rejoindront la Grande-Bretagne. Cent quarante d'entre-eux décrocheront leurs ailes de pilote.

Le réentraînement des pilotes expérimentés se fera généralement dans des unités de la RAF situées en Grande-Bretagne. Quant à la formation des candidats-pilotes, elle s'effectuera dès la fin de 1942 dans les écoles RAF mises en place au Canada dans le cadre de l'Empire Training Scheme.

Une fois ré-entraînés ou formés, nos aviateurs seront dispersés dans toutes les unités et commandements de la RAF en fonction

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

140 Belgian pilots
will obtain
the RAF Wings



Eens heropgeleid of gevormd, worden ze verspreid over alle eenheden en commando's van de RAF, in functie van de behoeften. Men vindt ze terug op alle operatietonenlen. Slechts enkelen vervoegen onze "nationale" eenheden, de tot de verbeelding sprekkende 350 en 349 smaldeilen. Zevenenvijftig zullen gelauwerd worden met het DFC (Distinguished Flying Cross) voor heldhaftigheid. Als opperste erkenning zullen Charles Roman en Florent Van Rollegem lid worden van de Distinguished Service Order.

Maar deze inzet ten dienste van de vrijheid heeft een prijs: 189 bekopen het met hun leven.

Nochtans was het mogelijk geweest, gezien het aantal piloten, nog meer Belgische smaldeilen op te richten. Maar het Air Ministry heeft zich hier steeds tegen verzet, wegens het chronisch gebrek aan gevormde Belgische onderhoudstechnici.

des besoins. On les retrouvera sur tous les théâtres d'opérations. Seuls quelques-uns rejoindront nos unités "nationales", les emblématiques 350 et 349 Sqn. Cinquante-sept d'entre-eux gagneront la DFC (Distinguished Flying Cross) pour action d'éclat. Reconnaissance suprême, Charles Roman et Florent Van Rollegem seront faits membres du DSO (Distinguished Service Order).

Mais cet engagement au service de la liberté aura un prix : cent quatre-vingt-neuf des nôtres le paieront de leur vie.

Par ailleurs, s'il est évident que le nombre de pilotes formés eût permis de créer plusieurs escadrilles belges, l'Air Ministry s'opposera à cette démarche au vu du déficit chronique en techniciens belges formés qui auraient dû assurer le support de ces unités.

Notons que tous les anciens de l'Aé Mil ayant rejoint l'Angleterre ne pourront être intégrés à la RAF. Ne répondant pas aux cri-



Spitfire Mk.IX, 349 Squadron,
"Duke" Dumonceau
(Coll. André Bar)



Hawker Typhoon, 609 Squadron,
Raymond "Cheval" Lallement.
(Coll. IWM)

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



Bristol Beaufighter, 272 Squadron. (Coll. André Bar & JP Decock)

Niet alle oudgedienden van de Militaire Luchtvaart die Engeland bereiken, zullen in de RAF kunnen opgenomen worden, omdat ze niet voldeden aan de opgelegde criteria of omdat ze te oud bevonden werden, daar waar anderen dit obstakel hadden overwonnen. Het werd een diepe ontgoocheling voor hen die duizend gevaren getrotseerd hadden om de strijd te kunnen voortzetten. Sommigen zouden aangesteld worden in administratieve of encadreringsfuncties bij de Belgische Sectie. Anderen zouden deze relatieve inactiviteit weigeren en vervoegeen de Dienst Inlichtingen en Actie. Drie onder hen, smaldeelbevelhebbers ten tijde van de veldtocht van 1940, worden boven het vasteland geparachuteerd. Ze vormen er ontsnappingsroutes en inlichtingennetwerken. Ze zullen echter allen in de handen van de vijand vallen: Ch. Henri de la Lindi (CO 11Smd/1Rgt Aé), Ch. de Hepcée (CO 5Smd/3Rgt Aé) worden gefusilleerd, Dominique Potier (CO 1Smd/3Rgt Aé) beneemt zich het leven, liever dan de namen vrij te geven van

tères imposés, jugés souvent trop âgés alors que d'autres avaient franchi cet obstacle, ce sera une profonde frustration pour ceux qui avaient bravé mille dangers dans l'espoir de poursuivre le combat. Certains se verront affectés à des fonctions administratives ou d'encadrement au sein de la Section belge. D'autres refuseront cette relative inaction et rejoindront les Services de Renseignement et d'Action. Trois d'entre-eux, commandants d'escadrille lors de la Campagne de 1940, parachutés sur le continent y créeront des filières d'évasion et de renseignement mais tomberont finalement aux mains de l'ennemi. Ch. Henri de la Lindi (CO 11Esc/1Rgt Aé) et Ch. de Hepcée (CO 5Esc/3Rgt Aé) seront fusillés, Dominique Potier (CO 1Esc/3Rgt Aé) se donnera la mort plutôt que de livrer les noms des membres du réseau qu'il avait créé. Leurs noms s'inscriront au martyrologue de l'Aé Mil.



Charles de Hepcée,
arrested in France
on 13 april 1944 and shot.
(Coll. André Bar)

de leden van het door hem gevormde netwerk. Hun namen zijn opgenomen in de martelarenlijst van de Mil Aé.

Onder de Afrikaanse hemel

In de periode dat de Vliegschool in Oujda verbleef, waren al een zestigtal leerling piloten onder leiding van enkele onderrichters naar Engeland vertrokken. Anderen kozen voor Congo. De meest bekende onder hen was zonder twijfel F. Burniaux, kapitein-vlieger, voormalig chef onderrichter van het 5de Smd instructie te Moorsele.

Er waren verscheidene redenen voor zijn keuze: ten eerste, uit een onderhoud met de Britse consul in Casablanca bleek het niet zeker dat zijn statuut van piloot en officier door de RAF zou erkend worden, mocht hij naar Engeland gaan; ten tweede, de bereidheid van de Gouverneur Generaal van de kolonie om Congo bij de oorlog te betrekken aan de zijde van het Brits Imperium, tegen de directieven in van de koninklijke entourage. Daarbij kwam nog het vooruitzicht op de vorming van een militaire luchtvaart in de schoot van de Force Publique, project dat al uit 1939 stamde, maar nooit werd uitgevoerd wegens het uitbreken van het conflict in Europa.

Onmiddellijk na zijn aankomst in de kolonie, wordt F. Burniaux door de bevelhebber van de Force Publique belast met een haalbaarheidsstudie voor een koloniale luchtmacht: organisatie, uitrusting, rekrutering en vorming van varend en technisch personeel. Het voorgesteld plan voorziet in de oprichting van drie luchtvaart groepen (een per brigade) met in totaal 54 tweemotorige toestellen. De 400 benodigde manschappen zouden gevormd kunnen worden in de scholen van de RAF, opgericht in Rhodesië en Kenya, in het kader van het Empire Training Scheme.

In februari 1941 wordt het plan voorgesteld aan de Minister van Koloniën van de Belgische regering in Londen (A. De Vleeschauwer), op bezoek in Leopoldstad. Hij lijkt het project genegen te zijn en maakt zich sterk de steun van de regering te krijgen die als taak heeft van het Air Ministry het benodigde vlieg- en grondmateriaal te verkrijgen. In tussentijd wordt een rekruteringscampagne gestart onder de jonge kolonialen en de oudgedienden van het Mil Aé in Congo. De campagne is een succes. Meer dan 500 kandidaten reageren op de oproep, 221 worden weerhouden.

Tegelijkertijd wordt er in de kolonie een algemene emissie uitgeschreven voor de aankoop van aan Groot Brittannië te schenken gevechtsvliegtuigen. Deze zal 250.000 Pond Sterling opbrengen die de financiering van een vijftigtal Spitfires mogelijk maken. Het overgroot deel van de bijdragen kwam van gewone kolonialen. De grote maatschappijen weigerden bij te dragen uit vrees voor Duitse represaillemaatregelen tegen hun patrimonium in België.

Desondanks weigeren de overheden in Rhodesië en Kenya, bevoegd voor het Air Training Scheme, de vorming van de toekomstige piloten, omdat ze niet zeker zijn van de eindbeslissing van het Air Ministry. Dit probleem wordt echter opgelost door een onverwacht akkoord gesloten tussen het gouvernement generaal van Congo en de regering van Zuid-Afrika dat aan het wereldconflict deelneemt aan de kant van de geallieerden. De SAAF (South Africa Air Force) aanvaardt om onze piloten in haar scholen op te leiden. Twaalf contingents zullen gevormd worden. Ze vervangen Zuid-Afrika tussen augustus 1941 en maart 1943. Een clausule van het akkoord

Sous le ciel d'Afrique

Dans le cadre des péripéties qui marquèrent la présence de l'École de Pilotage à Oujda et qui avaient vu le départ vers l'Angleterre d'une soixantaine d'élèves-pilotes sous la conduite de quelques moniteurs, d'autres personnalités prirent l'option de rejoindre le Congo. La plus marquante d'entre elles fut sans conteste F. Burniaux, capitaine aviateur, ancien chef moniteur de la 5e Esc de Pilotage de Moorsele.

Les raisons motivant son choix étaient diverses : un contact pris avec le consul britannique de Casablanca l'avait laissé dans l'incertitude quant à la reconnaissance par la RAF de son statut de pilote et d'officier s'il rejoignait l'Angleterre, la détermination affichée par le Gouverneur général de la colonie d'engager le Congo dans la guerre aux côtés de l'Empire britannique contrairement aux directives émanant de l'entourage royal et la perspective de voir se créer au sein de la Force Publique une aviation militaire dont le projet avait été mis sur pied en 1939 mais qui n'avait pu aboutir en raison du déclenchement du conflit en Europe.

Dès son arrivée dans la colonie, F. Burniaux est mis en charge par le commandant de la Force Publique de l'étude des modalités de constitution d'une aviation coloniale : organisation, besoins en matériel, recrutement et formation du personnel navigant et technicien. Le plan proposé envisagera la mise en place de trois Groupes d'aviation (un par brigade) pour un total de 54 appareils de type bimoteur. L'effectif prévu de 400 militaires pourrait être formé dans les écoles mises sur pied par la RAF en Rhodésie et au Kenya dans le cadre de l'Empire Training Scheme.

En février 1941, le plan est présenté au ministre des Colonies du gouvernement belge de Londres en visite à Léopoldville (A. De Vleeschauwer). Celui-ci semble favorable au projet et se fait fort d'obtenir l'appui du gouvernement. À charge pour celui-ci d'obtenir auprès de l'Air Ministry les avions et le matériel nécessaires. Dans l'intervalle, une campagne de recrutement est lancée à l'adresse des jeunes coloniaux et des anciens de l'Aé Mil installés au Congo à titre privé. La campagne est un succès. Plus de 500 candidats répondront à l'appel, 221 seront retenus.

Dans le même temps, une souscription spéciale sera lancée dans la colonie pour l'achat d'avions de combat à offrir à la Grande-Bretagne. Elle récoltera 250.000 Livres Sterling qui permettront le financement d'une cinquantaine de Spitfire. Notons que l'essentiel des contributions émanait de simples coloniaux, les grosses sociétés s'y étant refusées craignant des représailles allemandes sur leur patrimoine en Belgique !

Néanmoins, dans l'incertitude quant à la position finale de l'Air Ministry, les autorités de la RAF responsables de l'Air Training Scheme en Rhodésie et au Kenya refuseront de prendre en charge la formation des futurs aviateurs. Ce problème sera résolu grâce à un accord fortuit conclu entre le gouvernement général du Congo et le gouvernement sud-africain engagé dans le conflit mondial dans le camp des alliés. La SAAF (South African Air Force) acceptera de former nos aviateurs dans ses écoles. Douze contingents seront constitués qui rejoindront l'Afrique du Sud entre août 1941 et mars 1943. Une des clauses de l'accord précisait que dans l'attente de la livraison des avions à la Force Publique, les aviateurs formés ou



Douglas Boston III bombing. (Coll. André Bar)



Frans Burniau & Gérard Greindl, the first to join the SAAF. (Coll. André Bar)

bepaalde dat, in afwachting van de levering van vliegtuigen aan de Force Publique, de gevormde of heropgeleide piloten de eenheden van de SAAF in Noord Afrika zouden vervoegen. Franz Burniau, toekomstig stafchef van de Luchtmacht en commandant van 2ATAF na de oorlog, en Gérard Greindl waren de eersten om te gaan.

Helaas, het Air Ministry weigert uiteindelijk om vliegtuigen te leveren aan een luchtdienst die niet onder zijn operationeel commando valt. Dit betekent het einde van het Force Publique project.

De Belgische regering in Londen is feitelijk geen voorstander van het oprichten van een koloniaal vliegwezen. Ook niet voor het anoniem dienen van landgenoten in de rangen van de Zuid-Afrikaanse luchtmacht. Ze gaan eerder trachten het mislukt Force Publique initiatief nieuw leven in te blazen. Ze gaan proberen vanuit de kolonie een Belgisch militair vliegwezen op te richten via recuperatie van het Force Publique personeel in vorming bij de SAAF. Het wordt het project GAMA (Groupement Aérien Militaire d'Afrique). Het project voorziet de oprichting te Leopoldstad van een smaldeel OTU (Operational Training Unit) die de operationele vorming moet verzekeren van de leerling piloten na hun gevorderde opleiding bij de SAAF. De ex-Mil Aé piloten, uit België ontsnapt en die in Lissabon aankomen, worden vanaf oktober 1942 systematisch naar Congo gestuurd i.p.v. naar Engeland. Ze moeten bij de SAAF de anderen vervoegen om er samen verder opgeleid te worden vooraleer naar het smaldeel OTU te gaan. Het kader van dat smaldeel zou bestaan uit Belgische RAF piloten op rust gesteld na een operationele toerbeurt.

Het was de bedoeling dat deze OTU de piloten zou opleiden voor de smaldeelen die de regering hoopte in Engeland op te richten, naast het al bestaande 350 Smd. Een bijkomende rechtvaardiging was het verzekeren van de luchtverdediging van Beneden-Congo.

Maar het Air Ministry weigert eens te meer vliegtuigen voor het project te leveren. Hoogstens gaat het akkoord met de oprichting van een smaldeel (geen OTU) verbonden aan het West African Command, gevestigd te Ikeja in Nigeria en dit met personeel afkomstig uit Engeland: het 349 Smd dat onder de Afrikaanse hemel slechts een kwakklig verblijf zou kennen.

Na deze tegenslag wil de Belgische regering al het personeel gevormd door de SAAF recupereren, deze keer ten behoeve van de

ré-entraînés seraient versés dans les rangs d'unités de la SAAF engagées sur le théâtre d'Afrique du Nord. Franz Burniau, futur Chef d'Etat-major de la Force Aérienne et commandant de la 2ATAF après-guerre, et Gérard Greindl ouvriront la voie.

Mais *in fine* l'Air Ministry refusera de livrer des avions au bénéfice d'une aviation qui ne serait pas sous son commandement opérationnel réduisant à néant les projets de la Force Publique.

Le gouvernement belge de Londres, qui en réalité n'avait guère été en faveur de la création d'une aviation coloniale, ni de voir nos nationaux servir de façon anonyme dans les rangs de l'aviation sud-africaine, va essayer de rebondir sur l'initiative avortée de la Force Publique. Il va tenter de recréer, à partir de la colonie, une aviation militaire belge en récupérant le personnel de la Force Publique formé à la SAAF. Ce sera le projet GAMA (Groupement Aérien Militaire d'Afrique). Ce projet envisageait de créer à Léopoldville une escadrille OTU (Operational Training Unit) assurant la formation opérationnelle des élèves-pilotes issus de l'écolage avancé de la SAAF. Devaient s'y joindre les pilotes de l'Aé Mil évasés de Belgique qui, arrivés à Lisbonne, avaient été systématiquement envoyés vers le Congo plutôt que vers l'Angleterre à partir d'octobre 1942 et ce, dans le but d'être ré-entraînés au sein de la SAAF avant de rejoindre l'escadrille OTU. Le cadre de cette escadrille aurait été constitué par des pilotes belges de la RAF envoyés en repos à l'issue d'un tour d'opérations.

En plus d'assurer la formation de pilotes pour les escadrilles belges que, en dehors du 350 Sqn existant, le gouvernement espérait créer en Angleterre, cet OTU aurait eu comme justification opérationnelle d'assurer la défense aérienne du Bas-Congo.

L'Air Ministry refusera à nouveau de fournir des avions pour concrétiser le projet. Tout au plus acceptera-t-il la création d'une escadrille (non OTU) rattachée au West Africa Command, basée à Ikeja en Nigéria avec du personnel venu d'Angleterre, le 349 Sqn, qui ne connaîtra sous le ciel d'Afrique qu'une existence éphémère.

Au vu de cet échec, le gouvernement belge entendra "récupérer" pour les besoins de la Section belge de la RAF tout le personnel formé par la SAAF, au grand dam des aviateurs déjà engagés au sein des escadrilles opérationnelles. Une formule de compromis en résultera. C'est ainsi qu'à l'exception de celui déjà en esca-



SAAF Wings

Belgische Sectie van de RAF. Dit tot grote frustratie van de piloten al ingezet bij operationele smaldeilen. Het zal leiden tot een compromisoplossing: al het personeel, gevormd of nog in opleiding bij de SAAF moet naar de Belgische Sectie van de RAF gaan, ofwel naar Congo terugkeren, met uitzondering van hen die al in operationele smaldeilen dienen.

Uiteindelijk blijven 52 man varend personeel geïntegreerd in de SAAF (22 piloten, 13 navigators, negen radio operatoren en zeven mekaniekers), terwijl 32 piloten en leerling piloten overgeplaatst worden naar de Belgische Sectie van de RAF. Voor een terugkeer naar Congo kiezen 19 piloten, 16 navigators en 16 radio operatoren alsook alle 22 grondtechniekers die de Belgische Sectie van de RAF zo ontbeerde voor de verwezenlijking van haar ambities.

Te vermelden: in het Middellandse Zee theater zullen zes landgenoten het DFC bemachtigen, maar 12 zullen toegevoegd worden aan de martelarenlijst van de SAAF.

De eerste groep vrijwilligers die terugkeert naar Engeland ontscheept in Cardiff in november 1941. Daar de RAF geen tekorten aan piloten meer heeft, moeten ze vele maanden wachten vooraleer hun heropleiding terug kan aanvangen. Sommigen zullen nooit de kans krijgen om deel te nemen aan de operaties op het vasteland.

Ook nog vermeldenswaardig: de graden die het varend personeel verwierf in de SAAF zullen nooit erkend worden, noch door de Force Publique, waaruit ze afkomstig waren, noch door de Belgische Sectie van de RAF, waar sommigen zich aansloten na het conflict, waaronder F. Burniaux.

drilles opérationnelles de la SAAF en octobre 1942, tout le personnel formé ou en cours de formation sera sensé, soit passer à la Section belge de la RAF en Angleterre, soit rentrer au Congo.

Finalelement, 52 aviateurs resteront intégrés à la SAAF (22 pilotes, 13 navigateurs, 9 opérateurs radio et 7 mécaniciens), tandis que 32 pilotes et élèves-pilotes accepteront de passer dans la Section belge de la RAF. Quant au retour au Congo, 19 pilotes, 16 navigateurs et 16 opérateurs radio choisiront cette option, de même que tous les techniciens-sol (29) dont la Section belge de la RAF avait un criant besoin pour réaliser ses ambitions (!)

Notons que six des nôtres gagneront la DFC sur le théâtre méditerranéen mais douze d'entre-eux verront leur nom s'inscrire au martyrologue de la SAAF.

Le premier groupe ayant accepté de rentrer en Angleterre débarquera à Cardiff en novembre 1943. La RAF n'étant plus en pénurie de pilotes, ils attendront de longs mois avant que leur réentraînement ne puisse reprendre et certains n'auront plus l'occasion de participer aux opérations sur le continent.

Mentionnons encore que les grades gagnés par nos aviateurs au sein de la SAAF ne seront reconnus ni par la Force Publique dont ils étaient issus, ni par la Section belge de la RAF que quelques-uns, dont F. Burniaux, rejoindront à l'issue du conflit !

Several Belgian crews were checked-out on the medium bomber Boston III while serving in the SAAF. (Coll. JP Decock)



75 years ago

De landing in Normandië, 75 jaar geleden, was wellicht de meest complexe militaire operatie ooit. Heel wat Belgische piloten namen deel aan dit gebeuren. Joseph Moureau, hier op een recente foto in de cockpit van een Spitfire, is de laatste die nog in leven is. In ons volgend magazine wijden we een bijdrage aan deze achtenswaardige veteraan.

*I*l y a 75 ans, le débarquement en Normandie fut peut-être l'opération militaire la plus complexe de tous les temps. De nombreux pilotes belges y ont participé. Joseph Moureau, que l'on voit ici récemment dans le cockpit d'un Spitfire, en est le dernier en vie. Dans le prochain magazine, nous consacrerons un article à ce renommé vétéran.



25 years ago



Mortierinslag op de tarmac van het vliegveld van Kigali tijdens de operatie "Silver Back", nu 25 jaar geleden. In 1994 hebben de Belgische C-130's meer dan 2000 vluchtelingen geëvacueerd uit de Rwandese heksenketel. Een verslag in ons volgend magazine.

Un impact de mortier sur le tarmac de l'aérodrome de Kigali lors de l'opération « Silver Back », il y a maintenant 25 ans. En 1994, les C-130 belges ont évacué plus de 2.000 réfugiés hors de l'enfer rwandais. Un rapport à lire dans notre prochain magazine.