



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 OUDGEDIENDEN
VAN DE LUCHTVAART

In dit nummer
Dans ce numéro

CONGO 1960 (III)

De Belgische militaire acties
tijdens de evacuatie

*Les actions militaires belges
durant l'évacuation*

KBAM

(Kleine-Brogel Air Museum)

AMF

Des Mirage belges en URSS
Belgische Mirages in de USSR



N° 4-2020

41^{ste} jaar

Oktober-november-december

41^{ème} année

Octobre-novembre-décembre

Driemaandelijks

Trimestriel

P605174

ISSN 2466-8923

www.vieillestiges.be



PIONNIERS
ET ANCIENS
DE L'AVIATION

PIONNERS
EN OUDGEDIENDEN
VAN DE LUCHTVAART

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

Editeur responsable
Wilfried De Brouwer

Lay out
Benoit Goffart

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

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

Verantwoordelijke uitgever
Wilfried De Brouwer

Lay out
Benoit Goffart

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

Cover:
Collection Daniel Brackx
(Photo via Frank Swietek)

P3:
Armed Harvards in stand-by

Organe d'administration

Bestuursorgaan

Présidents d'honneur – Erevoorzitters	Jean Kamers 02 731 1788 jeankamers@skynet.be
	Michel Mandl 02 768 1606 Michel.mandl@telenet.be
Président – Voorzitter	Gerard Van Caelenberge 010 841 584 gerard.vancaelenberge@skynet.be
Vice-président – Vice-voorzitter Rédacteur en chef – Hoofdredacteur	Wilfried De Brouwer 016 620 563 airman@skynet.be
Vice-président – Vice-voorzitter	Pierre Léonard 010 844 107 pierre.leo@skynet.be
Secrétaire général – Secretaris-generaal	Didier Waelkens 02 251 3310 vtb.secretary@gmail.com
Trésorier – Penningmeester	Alex Peelaers 014 547 063 alex.peelaers@telenet.be
Webmaster	Jacques de Kroes 011 782 853 inkeja@skynet.be
Administrateurs - Beheerders	Danny Cabooter 03 663 2242 stampe@skynet.be
	Jean-Pierre Decock 02 426 6717 synergic@skynet.be
	Michel Dillien 0475 950 822 michel.dillien@skynet.be
	Paul Maenhaut 016 489 456 paul.maenhaut@skynet.be
	Louis Jeangout 081 813 303 louis.jeangout@scarlet.be
	Michel Leclaire 02 784 2023 michel.leclaire@skynet.be
	Léon Stenuit 081 263 354 l.stenuit@skynet.be
	Paul Van den Hende 0495 851 019 paul.vandenhende@skynet.be

Cotisations - Lidgelden

	VTB uniquement Enkel VTB	VTB + MdA* VTB + HdV*
Belgique - België		
Membres <i>Leden</i>	€ 30,00	€ 40,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 15,00	€ 25,00
Etranger - Buitenland		
Membres <i>Leden</i>	€ 40,00	€ 50,00
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 4-2020

Het woordje van de voorzitter	04
Welkom aan nieuwe leden	06
Overlijdens	06
Farewell to Xavier	07
Activiteiten en agenda	08
Boetiek	09
Belgische Mirages in de USSR	10
Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden (VII)	20
Congo 1960 (III).	
De Belgische militaire acties tijdens de evacuatie	32
Het Kleine-Brogel Air Museum	46
Photo album	52

Sommaire

du magazine 4-2020

Le mot du président	04
Bienvenue aux nouveaux membres	06
Décès	06
Farewell to Xavier	07
Activités et agenda	08
Boutique	09
Des Mirage belges en URSS	10
Souvenirs d'une ballade dans le nord (VII)	20
Congo 1960 (III).	
Les actions militaires belges durant l'évacuation	32
Le musée de l'air de Kleine-Brogel	46
Photo album	52





Het woordje van de voorzitter



Le mot du président

B este Senior Aviators,

De maatregelen om ons te beschermen tegen de gevaren van Covid-19 bepalen sinds half maart heel wat aspecten van ons dagelijks leven. Na de eerste Corona-pic in de lente, werden door de regering, in het kader van het initiële crisisbeheer, zware beperkingen op verplaatsingen en samenkomsten opgelegd. Tijdens de zomermaanden werd beslist om de economische en sociale activiteiten terug wat soepeler te laten verlopen. Maar er is in België en in vele andere Europese landen terug grote bezorgdheid ontstaan over een Corona-herfstgolf. Er wordt nu op verschillende niveaus gezocht naar een aangepast risicobeheer op lange termijn, met meer efficiënte en geharmoniseerde maatregelen, om de zorgen voor gezondheid, economie en ook ontspanning zo goed mogelijk in evenwicht te brengen.

Het is dus nog te vroeg om de volledige impact van Covid-19 op de Belgische luchtvaart in kaart te brengen, maar recente cijfers tonen aan dat het waarschijnlijk veel langer gaat duren dan initieel geschat werd om de enorme terugval van de vliegactiviteiten en de daaruit volgende schade te herstellen. Bovendien blijkt nu ook dat een aantal firma's in deze sector waarschijnlijk niet zullen overleven, zonder bijkomende steun van de overheid.

Onze vereniging heeft de evoluerende Covid-19 richtlijnen van de federale overheid uiteraard heel strikt opgevolgd, rekening houdend met het feit dat vele VTB-leden tot de risico groep behoren. Daarom werden al onze maandelijkse vergaderingen, de 'outdoors' activiteiten in de zomervakantie en onze deelname aan de luchtvaartplechtigheden tot en met de maand oktober afgelast. Ons jaarlijks banket in de Salons de Romree in Grimbergen is dit jaar ook niet kunnen doorgaan en we voorzien die aangename samenkomst nu op zondag 25 april 2021. De medailles van 50 jaar luchtvaartbrevet en de diploma's van 60 of 70 jaar, voorzien in 2020, zullen tijdens het banket van 2021 overhandigd worden.

C hers Senior Aviators,

Les mesures qui sont prises depuis la mi-mars pour nous protéger contre les dangers du Covid-19 ont de lourdes conséquences sur pas mal d'aspects de notre vie journalière. Après le premier pic Corona du printemps, le gouvernement a imposé, dans le cadre de la gestion initiale de la crise, d'importantes limitations sur les déplacements et rassemblements. Pendant les mois d'été, un assouplissement de ces mesures a été décidé afin de permettre une certaine reprise des activités économiques et sociales. Toutefois, en Belgique comme dans pas mal de pays européens, l'arrivée d'une deuxième vague Corona d'automne est fort préoccupante. À plusieurs niveaux, une gestion adéquate des risques est recherchée pour le long terme, avec des mesures plus efficientes et harmonisées, afin d'équilibrer au mieux les préoccupations ayant trait à la santé, l'économie et la détente.

Il est donc encore trop tôt pour évaluer complètement l'impact du Covid-19 sur l'aéronautique belge. Des chiffres récents font toutefois apparaître qu'il faudra beaucoup plus de temps qu'initialement prévu pour compenser l'impact de l'énorme baisse des activités aériennes et les dommages qui en résultent. Par ailleurs, il semblerait qu'un certain nombre d'entreprises ne survivront sans doute pas à la crise sans aide de l'État.

Notre association a strictement respecté les différentes directives Covid-19 prises par l'autorité fédérale du fait notamment que pas mal de nos membres VTB appartiennent au groupe à risque. C'est la raison pour laquelle toutes nos réunions mensuelles, nos activités 'outdoor' pendant les vacances d'été ainsi que notre participation aux cérémonies aéronautiques ont été annulées jusque et y compris le mois d'octobre. Notre banquet annuel dans les Salons de Romree à Grimbergen n'a pas pu être organisé et cette agréable rencontre est maintenant prévue le dimanche 25 avril 2021. Comme cela n'a pas pu se faire cette

Zodra de omstandigheden het zullen toelaten, dan gaan we onze maandelijkse samenkomsten opnieuw organiseren in ons clubhuis in de Montoyerstraat en u vindt de voorlopige kalender verder in dit magazine. Eén van de voorwaarden voor deze 'restart' is de vlotte overname van de concessie van de horeca re-start van het Huis der Vleugels, want de vorige uitbater is zijn activiteiten gestopt op 30 september. De beheerders hebben ons verzekerd dat ze zo vlug mogelijk een overgangsoplossing uitwerken.

De corona-maatregelen hebben gelukkig geen invloed gehad op de productiviteit van ons redactiecomité en in dit nummer zal u opnieuw enkele heel interessante en levendige getuigenissen uit de Belgische luchtvaartwereld vinden.

Luc Mercier doet ons het weinig gekende verhaal van de formatie Mirages van het 1 Squadron, die tijdens de Koude Oorlog, gedurende een NATO-ontplooiing in Oost-Turkije, ongewild de grens met de USSR oversteken.

Liévin van Outryve d'Ydewalle brengt ons terug naar de woeilige dagen van augustus 1964 in Congo, waar heel wat creativiteit van de bemanning nodig is om hun H-21 helikopter van het vliegveld van Coquilhatstad, tegenwoordig Mbandaka, te doen opstijgen naar een relatief veilige bestemming.

Wilfried De Brouwer brengt ons ook terug naar Congo, maar naar de dramatische dagen van juli 1960, toen Belgische militairen zware risico's namen om onze landgenoten in de ex-kolonie te beschermen tegen wandaden van bandeloze troepen. Hij beschrijft in zijn getuigenis ook de onstabiele politieke en sociale toestand vlak na de onafhankelijkheid in onze ex-kolonie en de houding van de internationale gemeenschap tegenover het Belgisch militair optreden bij de evacuatie van duizenden landgenoten.

Roger Lams heeft ons jammer genoeg verlaten in april van dit jaar, maar hij heeft ons een mooi artikel over het KBAM - Kleine Brogel Air Museum - nagelaten. Daarin geeft hij een schets van het ontstaan en de ontwikkeling van dit museum en een overzicht van de interessante verzameling vliegtuigen, materiaal en documenten in de 10 Wing.

Tenslotte zou ik uw aandacht willen trekken op de interviews die door het VTB team en 'Belgian Voices of the sky' verwezenlijkt worden.

U kan ze bekijken via '<https://belgianvoicesofthesky.wordpress.com>' en meer bepaald via de link op de achterkant van dit magazine vindt u het interview van ons erelid, Brigadegeneraal vlieger Burggraaf Frank De Winne. Een aanrader!

Ik hoop dat dit magazine wat afwisseling kan brengen in deze moeilijke periode van beperkingen en dat we elkaar vlug kunnen weerzien, met onze bekende 'aviation spirit', in een aangename omgeving en in goede gezondheid.

Take care,

Gerard Van Caelenberge.

année pour les nominés "2020", les médailles de 50 ans ou diplômes de 60 ou 70 ans de brevet aéronautique seront décernés lors du banquet de 2021.

Dès que les circonstances le permettront, nous reprendrons nos réunions mensuelles au clubhouse de la rue Montoyer. Le calendrier provisoire figure ci-après dans le présent magazine. Une des conditions pour la reprise de ces rencontres est l'arrivée prochaine d'un nouveau gestionnaire des facilités 'horeca' de la Maison des Ailes. En effet, l'exploitant précédent a arrêté ses activités le 30 septembre. Les gestionnaires nous ont assuré qu'ils recherchent le plus vite possible une solution transitoire.

Les mesures Corona n'ont heureusement pas eu d'impact sur la productivité de notre comité de rédaction. Dans ce numéro, vous trouverez à nouveau quelques témoignages intéressants et vivants du monde aéronautique belge.

Luc Mercier nous relate l'aventure peu connue d'une formation de Mirage de la 1 Escadrille qui, au cours de la Guerre froide, a traversé par inadvertance la frontière avec l'URSS lors d'un déploiement en Turquie orientale.

Liévin van Outryve d'Ydewalle nous ramène au Congo, aux jours bouleversés du mois d'août 1964. Il faudra pas mal d'ingéniosité à l'équipage de l'hélicoptère H-21 pour décoller de l'aérodrome de Coquilhatville, actuellement Mbandaka, vers une destination relativement plus sécurisée.

Wilfried De Brouwer nous ramène lui aussi au Congo, mais aux jours dramatiques de juillet 1960, au cours desquels des militaires belges sont amenés à prendre de gros risques dans notre ex-colonie pour protéger nos compatriotes contre les exactions de troupes désordonnées. Dans son témoignage, il décrit également l'instabilité politique et sociale qui règne dans notre ex-colonie, peu après l'indépendance, ainsi que la réaction de la communauté internationale vis-à-vis de l'opération d'évacuation de milliers de compatriotes par les militaires belges.

Roger Lams nous a malheureusement quitté en avril dernier. Il nous a toutefois laissé un très bel article concernant le KBAM - Kleine Brogel Air Museum. Il décrit la naissance et le développement du musée et nous dresse une vue d'ensemble de l'intéressante collection d'avions, de matériel et documents du 10 Wing.

Et finalement, j'aimerais attirer votre attention sur les interviews réalisées par le team VTB et 'Belgian voices of the sky'. Ils peuvent être visionnés sur le site <https://belgianvoicesofthesky.wordpress.com> et plus spécialement via le lien mentionné au dos de ce numéro en ce qui concerne notre membre d'honneur, le Général de brigade aviateur Vicomte Frank De Winne. Un must... ou vivement recommandé !

J'espère que ce magazine vous apportera un peu de distraction dans cette difficile période de restrictions et que nous pourrons nous revoir rapidement, avec l'habuel 'aviation spirit', dans un environnement agréable et en bonne santé.

Take care,

Gérard Van Caelenberge.

Welkom aan de nieuwe leden Bienvenue aux nouveaux membres

Didier DEJONGHE

Geboren op 22 Jan 1955

Aanvaard **VT**

Peters: Danny Cabooter & Didier Waelkens

Patrick GEYSEN

Geboren op 13 Jan 1956

Aanvaard **AT**

Peters : Danny Cabooter & Gino Loosen

Yves CARTILIER

Né le 23 mai 1964

Accepté **VT**

Parrains : Michel Dillien & Gerard Van Caelenberge

Christian DE VRIES

Né le 15 Oct 1951

Admis **VT**

Parrains : Michel Dillien & Didier Waelkens

Valérien NICOLAÏ

Né le 17 Déc 1946

Admis **VT**

Parrains : Didier Sibille & Wilfried De Brouwer

Marc CASTELEYN

Geboren 10 Jan 1964

Aanvaard **VT**

Peters : Gerard Van Caelenberge & Wilfried De Brouwer

Décès - Overlijdens

Paul ALLAERTS

op 23 Jun 2020

VT, BAR 1967, 82 jaar

Fernand JAUMOULLE

le 02 Aoû 2020

VT, SAAF-C1 1942, 99 ans

Xavier JANSSENS

le 02 Sep 2020

VT, BAF 131, 85 ans

'Toto' LAPORTE

le 21 Jul 2020

VT, BAF 144, 79 ans

Mw Micheline

RENS-DEWILDE

op 28 Aug 2020

Weduwe Gustave Rens,

80 jaar

Guy FAMENNE

le 27 Sep 2020

VT, BAF 140, 79 ans



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

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

Farewell to Xavier

18.04.1935 – 02.09.2020



On 11 September 2020, we bid farewell to Xavier Janssens, one of our most notable members. Below is a short summary of his extraordinary career.

At the age of 17, Xavier starts his flying career as an air cadet. Two years later, he joins the Air Force.

After his initial training in Goetsenhoven (SV-4) and advanced training in Kamina (T-6), he conducts his operational training on Meteor in Koksijde and is awarded his pilot's wings on 30 November 1956.

He joins the fighter world on Hunter F.6 in 22 Sqn in Bierset and, four years later, he converts to F-84F to become member of 23 Sqn in Kleine-Brogel. Already in 1962, he is selected as one of the two very first Belgian F-104 instructors in Nörvenich (Germany). In 1965, after a three year experience as instructor on Starfighter, he is appointed as the head of the TF-104 conversion unit in Beauvechain.

In 1970, after graduation from the staff college, he is one of the first Belgians to convert to Mirage 5 and, in 1971, he is posted as commander of 8 Sqn, the Belgian Mirage 5

conversion unit. During his subsequent staff tour, he is part of the evaluation team that selects the successor of the F-104 and, following the choice of the F-16, he moves to Dayton (USA) as the Belgian representative in the System Program Office (SPO). Back in Belgium in 1977 and promoted to Lt Colonel, he is appointed commander of the 2 Wing Flying Group in Florennes. After two more staff tours and his promotion to Colonel, he is appointed to become Wing Commander of the 2 Wing and leads the conversion of his unit from Mirage 5 to F-16. One of his remarkable initiatives is the establishment of the Spitfire museum, nowadays one of the neatest and well maintained aviation museums in Belgium.

Xavier retires in 1989 and is for several more years active in the aeronautical industry.

We will remember him as a very loyal colleague, gifted with the typical aviation spirit. He was an outstanding pilot and a leader with a long term vision.

Xavier, we will miss your smile and your enthusiasm. Have a safe flight; they are waiting for you in "Pilots' Heaven".



Nous vivons une période incertaine et l'agenda ci-dessous est tout-à-fait provisoire. Nous vous tiendrons au courant des changements éventuels dès que nous disposerons d'informations supplémentaires. Nous suivons strictement les instructions du Conseil National de Sécurité, sachant que la majorité de nos membres appartient au groupe à risque.

Veuillez déjà noter que notre banquet annuel est prévu le dimanche 25 avril 2021 dans les Salons de Romree à Grimbergen.

Réunions mensuelles & activités

Jeudi 12 novembre 2020 - MdA

Réunion supprimée

Mercredi 09 décembre 2020 - MdA

Réunion mensuelle

Mercredi 13 janvier 2021 - MdA

Réunion mensuelle

Mercredi 10 février 2021 - MdA

Réunion mensuelle

Mercredi 10 mars 2021 - MdA

Réunion mensuelle, suivie de l'Assemblée Générale

Mercredi 14 avril 2021 - MdA

Réunion mensuelle

We beleven onzekere tijden en de agenda hieronder is zeer voorwaardelijk. We brengen u op de hoogte van eventuele wijzigingen, van zodra we over bijkomende richtlijnen beschikken. Wetend dat de meerderheid van onze leden tot de risicogroep behoort, volgen we strikt de richtlijnen van de Nationale Veiligheidsraad.

Gelieve reeds te noteren dat ons jaarlijks banket voorzien is op zondag 25 april 2021 in de Salons de Romree te Grimbergen.

Maandelijkse bijeenkomsten en activiteiten

Donderdag 12 november 2020 - HdV

Bijeenkomst afgelast

Woensdag 09 december 2020 - HdV

Maandelijkse bijeenkomst

Woensdag 13 januari 2021 - HdV

Maandelijkse bijeenkomst

Woensdag 10 februari 2021 - HdV

Maandelijkse bijeenkomst

Woensdag 10 maart 2021 - HdV

Maandelijkse bijeenkomst, gevolgd door de Algemene Vergadering

Woensdag 14 april 2021 - HdV

Maandelijkse bijeenkomst

Annonce de notre Secrétaire général

COTISATION 2021

Il sera plus que probablement fin octobre, voire début novembre quand vous lirez ces lignes... Pas encore vraiment le moment de penser à installer le sapin de Noël, mais la fin de l'année approche quand-même à grands pas et d'ici peu, nous serons déjà en 2021 !

Le moment fatidique du renouvellement de la cotisation est donc arrivé; pour connaître le montant de votre cotisation, veuillez consulter le tableau en page 3.

N'oubliez pas d'inscrire vos nom et prénom dans le champ « communication », merci.

Pouvons-nous espérer que tout le monde aura versé sa modeste contribution pour la fin janvier ?

Bericht van onze Secretaris Generaal

BIJDRAGE 2021

Het is wellicht reeds eind oktober of zelfs begin november wanneer u deze regels leest... Nog niet echt het moment om aan de kerstboom te denken, maar toch komt het jaareinde met rasse schreden dichterbij. Voor we het beseffen is het alweer 2021.

Inderdaad, het is weer tijd om aan de ledenvrijdrage te denken; hoeveel u moet betalen vindt u op bladzijde 3.

Vergeet niet uw naam en voornaam in te vullen in het vak 'mededeling'. Bedankt.

Mogen we hopen dat iedereen tegen eind januari zijn bescheiden bijdrage betaald heeft?

BOUTIQUE VTB BOETIEK

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



Broche: 25€

Port BE: 1,50€
Port EU: 3,00€



Pin: 15€

Port BE: 1,50€
Port EU: 3,00€



Cap: 10€

Port BE: 2€ - Port EU: 6,00€

Cravatte

Das: 20€

Port BE: 2€
Port EU: 6,00€



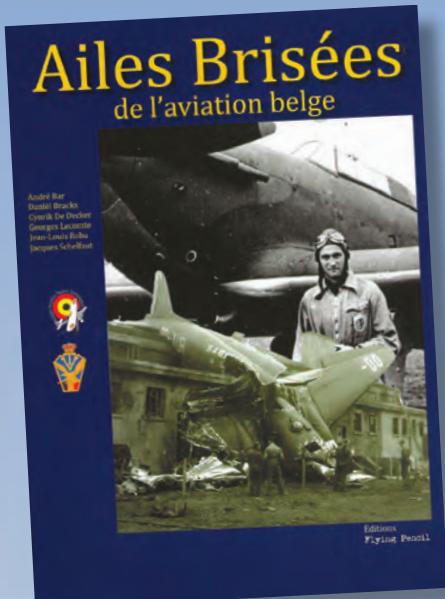
**Ecusson
Badge: 20€**

Port BE: 1,50€
Port EU: 3,00€



10 Cartes de voeux - 10 Wenskaarten: 10€

Port BE: 2€ - Port EU: 6,00€



" Ailes Brisées "
Book. Only French version.

36€ SALE: 24€

Port BE: 6,00€
Port EU: 17,00€

BELGIAN AIR FORCE WINGS



THE GRADUATES

since 1946



Jules Jacob
&
The Vieilles Tiges of Belgian Aviation

Edition 2020

NEW
Book
The Graduates:
25€

Port BE: 6,00€
Port EU: 17,00€

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

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

Belgische Mirages in de USSR

Vertaling Bruno Ceuppens

Courtesy: Paul Rottive



Des Mirage belges en URSS

Luc Mercier





Des Mirage belges en URSS

Introduction

Au début des années 60, les relations entre les forces du Pacte de Varsovie et de l'OTAN sont particulièrement tendues; la course aux armements bat son plein. En Centre Europe, le potentiel militaire s'accroît fortement, mais les flancs de l'OTAN constituent le maillon faible de la ceinture défensive de l'Alliance. L'OTAN a dès lors prévu qu'en cas de crise, des unités de Centre Europe soient déployées sur les flancs, notamment en Norvège et en Turquie.

Ce concept portera le nom d'**AMF** – Allied Command Europe (**ACE**) **Mobile Forces**.

À la Force Aérienne belge, la 31 Esc sera affectée à la mission AMF, mais lors de la conversion sur F-104 en 1964, ce rôle sera repris par la 1 Esc sur F-84F et ensuite par les deux escadrilles FBA (Fighter Bomber Attack) sur Mirage. Au tout début, les exercices de déploiement s'effectueront d'abord dans le nord. Par la suite, ils se dérouleront plus spécialement sur le flanc sud de l'Alliance.

Diyarbakir

En juin 1987, la 1 Esc du 3 Wing Tac de Bierset se déploie dans l'Est de la Turquie pour l'exercice AMF Aurora Express. Nous opérons à partir de la base de Diyarbakir, en plein milieu du Kurdistan turc. C'est ma dernière période en tant que pilote à la 1 Esc. Au retour, je prends la place de Dédé Suls qui part à la retraite et je deviens Wing Electronic Warfare Officer (WEWO) au Groupe de Vol. Je viens de passer plusieurs mois au cours EW à Sacramento (USA) et je suis très heureux de retrouver les joies de l'escadrille pour une dernière fois.

Belgische Mirages in de USSR

Inleiding

Begin jaren 60 was de spanning tussen het Warschau Pact en de NAVO te snijden, de wapenwedloop was volop aan de gang. Vooral in Centraal Europa werd het militair potentieel sterk opgevoerd, maar de flanken van de NAVO waren de zwakke schakels in de verdedigingsgordel. De NAVO heeft toen het concept ingevoerd om, in crisissituaties, eenheden uit Centraal Europa te ontplooien, onder meer naar Noorwegen en naar Turkije.

Dit concept werd **AMF** gedoopt - Allied Command Europe (**ACE**) **Mobile Forces** -

In de Belgische Luchtmacht werd eerst het 31 Smd aangewezen in de AMF rol, maar bij de conversie op F-104G in 1964, werd deze opdracht overgenomen door het 1 Smd op F-84F, later door de twee FBA (Fighter Bomber Attack) smaldeelen op Mirage 5. De ontplooiingsoefeningen gebeurden aanvankelijk naar het noorden, later verschoof de focus meer naar de zuidflank van de NAVO.

Diyarbakir

In juni 1987 wordt het 1 Smd van de 3 Wing Tac van Bierset ontplooid naar het oosten van Turkije voor AMF oefening Aurora Express. We opereren vanuit de basis Diyarbakir, midden in Turks Koerdistan. Het is mijn laatste periode als piloot bij het 1 Smd. Bij de terugkeer, zal ik Dédé Suls vervangen die met pensioen gaat en word ik *Wing Electronic Warfare Officer (WEWO)* bij de Vlieggroep. Ik had net een cursus EW van enkele maanden in Sacramento (USA) gevolgd en ben erg gelukkig voor een laatste keer de geneugten van het smaldeelleven terug te vinden.

Showing-off in the blue skies
of Southern Turkey.
(Courtesy Paul Rorive)

A Mirage 5 with a history:
1985 - AMF Turkey,
1987 - Tactical Fighter Meet
(interallied competition),
1987 - AMF Turkey.



La mission

Le 20 juin 1987, l'officier en charge me taské pour une mission FAC¹ de 3 avions dans la Buffer zone entre la Turquie et l'URSS. Mes ailiers sont Michel « Duv » Duvivier et Baudouin « Baude » Litt.

Disposant d'assez de carburant, nous planifions de sortir de la *Buffer Zone*² vers le sud-ouest après la fin du créneau FAC pour ensuite piquer plein ouest. Notre intention est d'ensuite remonter les vallées vers le Nord pour atteindre la Mer Noire. La météo est magnifique : plus de cinquante kilomètres de visi-



1. Le FAC (Forward Air Controller) est un militaire au sol qui, par radio, dirige les avions vers les objectifs des troupes ennemis à attaquer.

2. *Buffer Zone* : Zone de sécurité le long de la frontière de l'Union Soviétique.

De opdracht

Op 20 juni 1987 belast de Officer in charge mij met een FAC¹ opdracht met 3 vliegtuigen in de bufferzone tussen Turkije en de USSR. Mijn wingmen zijn Michel "Duv" Duvivier en Baudouin "Baude" Litt.

Daar we voldoende brandstof hebben, beslissen we na onze FAC opdracht de *Buffer Zone*² te verlaten via het zuidwesten en vervolgens richting west te vliegen. Daarna willen we noordwaarts de valleien volgen tot aan de Zwarte Zee. Het weer is prachtig: meer dan vijftig kilometer zichtbaarheid en *ten ten blue sky*.

1. Een "Forward Air Controller" is een militair op de grond die de vliegtuigen richtlijnen geeft langs de radio om de vijandelijke doelen aan te vallen.

2. *Buffer Zone*: veiligheidszone langs de grens met de Sovjet Unie.



Courtesy: Baudouin Litt.

bilité et *ten ten blue sky*. Un vrai temps de curé !

Nous décollons de Diyarbakir et volons à 450 noeuds vers le nord-est en radada au-dessus de régions désertiques. Nous abordons les hauts plateaux à l'est d'Erzurum. La mission FAC se déroule sans aucun problème et après l'*in-flight report*, nous prenons plein Ouest.

Nous volons à 450 noeuds en file indienne avec un espacement de plus ou moins 1 kilomètre afin d'assurer un maximum de manœuvrabilité dans les montagnes. Après quelques minutes de vol vers l'ouest, je tourne à 90° vers le nord pour rejoindre une immense vallée qui va nous amener vers la Mer Noire. La vallée a une largeur de plusieurs kilomètres ; l'altitude du fond de la vallée est de 2.000 pieds MSL³ et les sommets des montagnes sont à 10.000 pieds. La météo est toujours impeccable : Duv et Baude suivent sans problème.

Comme prévu, la vallée s'incurve vers l'Est et nous devons virer à 90° vers le nord dans une autre vallée plus étroite. Et là, surprise, je découvre une couche nuageuse compacte épaisse de 2.000 pieds qui coupe la vallée entre 6 et 8.000 pieds. Il est impossible de faire demi-tour. Je préviens les copains par radio et je m'engage en-dessous de la couche dans une sorte de tunnel de 4.000 pieds de haut avec une visibilité de plus de 20 kilomètres. La vallée descend doucement vers la Mer Noire. Nous n'éprouvons aucune inquiétude, les choses ne peuvent que s'améliorer.

Quelques minutes plus tard, la vallée tourne vers le nord-est et nous avons prévu d'emprunter une branche de la vallée qui part vers le nord-ouest afin d'arriver à la Mer Noire. Seconde surprise, ce que nous avions pris sur nos cartes pour une petite vallée est en fait un col et celui-ci est pris dans les nuages. Monter à travers la couche serait suicidaire à cause des sommets qui nous entourent et je décide de continuer dans la vallée prin-

Echt boerenweer.

We stijgen op van Diyarbakir en vliegen aan 450 knopen noordoostwaarts en radada boven verlaten gebied. We bereiken de hoogvlaktes ten oosten van Erzurum. De FAC verloopt vlekkeloos en na het *in-flight report* gaan we voluit westwaarts.

We vliegen aan 450 knopen; voor een optimale wendbaarheid in het gebergte vliegen we in *file indienne*, achter elkaar, op een onderlinge afstand van ongeveer 1 kilometer. Na enkele minuten vliegen naar het westen, draai ik 90° noordwaarts richting een reusachtige vallei die ons naar de Zwarte Zee moet leiden. De vallei is meerdere kilometers breed. De bodem ervan ligt op 2.000 voet MSL³. De toppen van de bergen bereiken 10.000 voet. De meteo is nog altijd uitstekend. Duv en Boude volgen probleemloos.

Zoals voorzien, buigt de vallei naar het oosten af en moeten wij 90° noordwaarts draaien, een andere, smallere vallei in. En daar ontdek ik tot mijn verassing een compacte wolkenlaag, 2.000 voet dik tussen 6 en 8.000 voet. Onmogelijk om rechtsomkeer te maken. Ik waarschuw mijn vrienden en waag mij onder de wolkenlaag in een soort tunnel 4.000 voet hoog met een zichtbaarheid van meer dan 20 km. De vallei daalt langzaam naar de Zwarte Zee. We maken ons niet ongerust, de zaken kunnen alleen maar beter gaan.

Enkele minuten later draait de vallei naar het noordoosten daar waar we voorzien hadden een aftakking van de vallei te nemen naar het noordwesten om bij de Zwarte Zee te komen. Tweede verassing, wat op onze kaarten een kleine vallei leek, is in werkelijkheid een bergengte die tot in de wolken rijkt. Klimmen door de wolkenlaag zou zelfmoord zijn wegens de toppen

3. MSL, Mean Sea Level : niveau au-dessus de la mer.

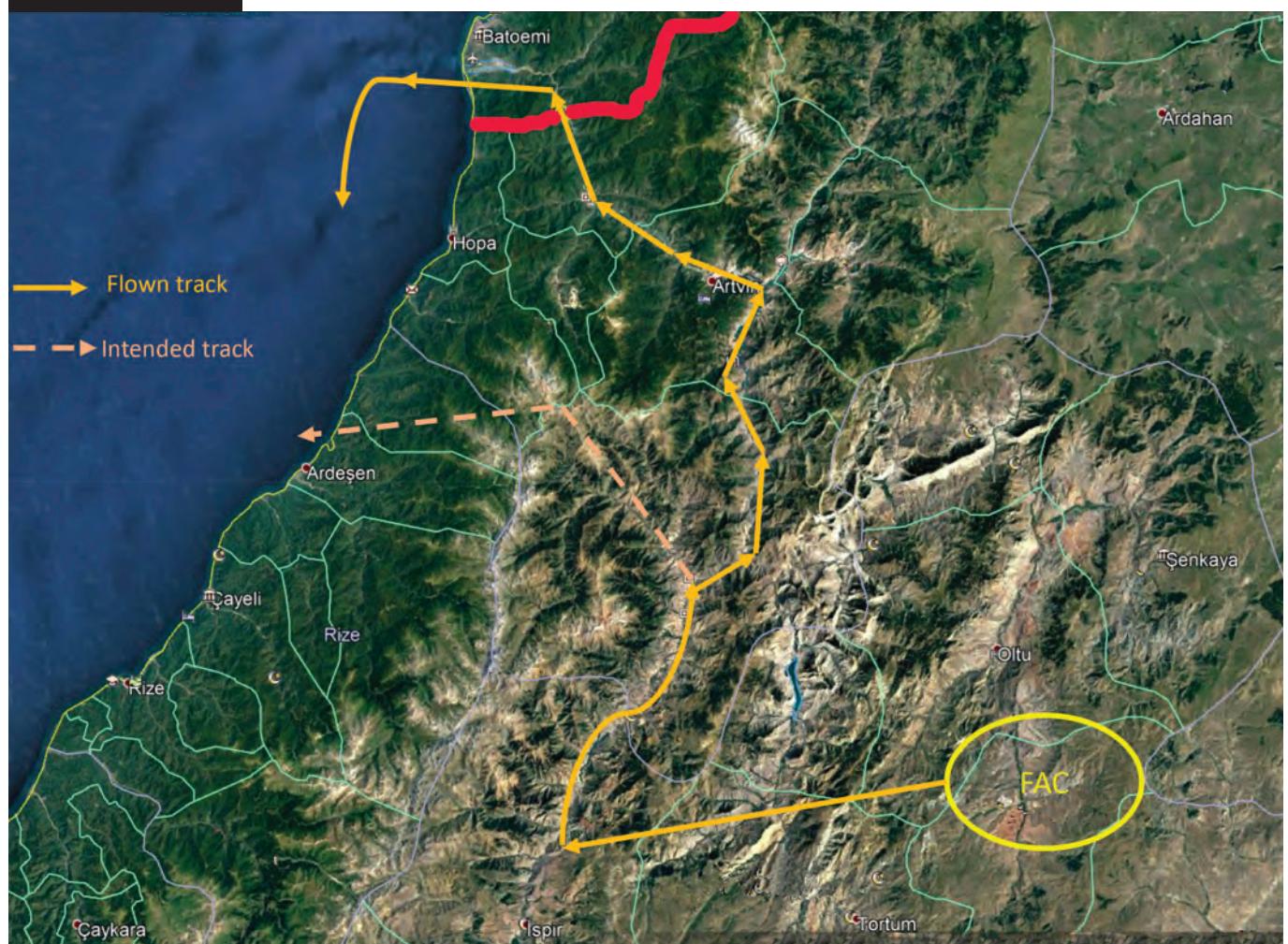
3. MSL, Mean Sea Level: niveau boven de zeespiegel.

pale qui doit aussi arriver à la Mer Noire.

Nous volons tranquillement vers le nord-est toujours à 450 noeuds dans la même formation. La section mission planning a coupé les cartes en fonction des missions dans la buffer zone et non en fonction de cette mission en particulier. Nous sortons de la carte mais tout est sous contrôle : la Mer Noire ne peut plus être très loin ; visibilité et plafond sont toujours excellents.

La vallée débouche sur une plaine côtière et nous longeons au plus près le flanc de la montagne vers l'ouest pour rejoindre la mer. A l'est, nous pouvons observer une ville et nous passons à quelques nautiques d'une piste d'atterrissage. Rapidement nous arrivons au-dessus de la mer et prenons le cap 270. J'appelle mes ailiers en close formation. Nous rassemblons et commençons la montée pour percer la couche. Le ciel bleu nous attend au-dessus de 6.000 pieds. La grimpée se poursuit jusqu'au niveau 270 et nous prenons la direction de Diyarbakir où nous atterrissions sans encombre quelques dizaines de minutes plus tard.

Flown mision



La plainte

De retour au *dispersal*, nous avons la curiosité d'examiner la *master map* de la section *Mission Planning*. A notre grande stu-péfaction, la frontière entre la Turquie et L'Union Soviétiique se situe exactement à l'endroit où notre vallée débouche sur la

die ons omringen en ik beslis door te vliegen in de hoofdvallei die ook moet uitmonden in de Zwarte Zee.

We vliegen rustig verder noordoostwaarts, nog steeds aan 450 knopen en in dezelfde formatie. De sectie mission planning heeft onze kaarten gesneden in functie van de opdracht in de *bufferzone* en niet in functie van deze route. We vliegen buiten de kaartdekking, maar alles is onder controle. De Zwarte Zee kan niet veraf meer zijn. Zichtbaarheid en plafond zijn nog altijd uitstekend.

De vallei eindigt bij een kustvlakte. We nemen westwaarts, zo dicht mogelijk tegen de bergflank, om bij de zee te geraken. In het oosten zien we een stad en we vliegen op enkele zeemijl langs een landingsbaan. Al snel komen we boven zee en nemen koers 270°. Ik roep mijn formatiegenoten in *close formation*. We komen samen en beginnen te stijgen doorheen de wolkenlaag. Boven de 6.000 voet wacht ons de blauwe hemel. We klimmen verder tot niveau 270 en nemen de richting van Diyarbakir waar we enkele tientallen minuten later zonder problemen landen.

De klacht

Bij onze terugkeer in de *dispersal* zijn we benieuwd om de *master map* van de sectie *Mission Planning* te gaan bekijken. Tot onze stomme verbazing stellen we vast dat de grens tussen Turkije en de Sovjet-Unie zich exact bevindt waar onze vallei

plaine côtière. Nous avons donc survolé le territoire soviétique pendant plusieurs minutes, le temps de nous éloigner vers l'ouest au-dessus de la mer. La ville aperçue s'appelle Batumi. L'aérodrome à côté abrite une unité de MiG-23 et est défendu par des SA-3. Nous sommes pris de sueurs froides rétrospectives. Nous l'avons échappé belle.

Les Soviétiques n'ont pas eu le temps de décoller mais leurs observateurs au sol et leurs radars ont certainement dû nous repérer. Ils ont pu observer notre montée à loisir et ensuite notre retour vers Diyarbakir.

Je décide de prendre mes responsabilités et de tout expliquer au CO Pierre Léonard. Celui-ci prévient immédiatement la TAF⁴ à Bruxelles ainsi que la chaîne de commandement à Bierset. Je suis mis au sol ainsi que Duv.

Le lendemain matin, le commandement turc convoque notre CO avec son homologue allemand. Une escadrille d'Alphajet allemands est également stationnée sur la base et participe à l'AMF.

L'ambassade de l'URSS à Ankara a officiellement déposé une plainte diplomatique auprès du gouvernement turc. De plus, un GCI⁵ turc situé sur la côte sud de la Mer Noire a détecté 3 avions qui rentraient à haute altitude vers Diyarbakir.

⁴. TAF : *Tactical Air Force (Command)*

⁵. GCI: *Ground-Controlled Interception (radar)*

uitmondt bij de kustvlakte. We hebben dus gedurende enkele minuten het Sovjet territorium overvlogen totdat we er ons richting west over zee van verwijderd hebben. De stad die we opmerkten was Batumi. Het vliegveld ernaast huist een MiG 23 eenheid en wordt verdedigd door SA-3. Retrospectief breekt ons het koud zweet uit. We zijn er goed aan ontsnapt.

De Sovjets hebben geen tijd gehad om op te stijgen. Maar hun grondwaarnemers en hun radars hebben ons zeker ontdekt. Zij hebben zeker onze klim en onze terugkeer naar Diyarbakir kunnen volgen.

Ik beslis mijn verantwoordelijkheid te nemen en alles aan CO Pierre Leonard uit te leggen. Deze stelt onmiddellijk TAF⁴ in Brussel op de hoogte alsook de commandoketen te Bierset. Duv en ik krijgen vliegverbod.

De volgende morgen wordt onze CO bij de Turkse commandant geroepen samen met zijn Duitse collega. Een Duits smaldeel Alphajet is eveneens op de basis gelegerd en neemt ook deel aan de AMF ontstoeiing.

De USSR ambassadeur in Ankara heeft officieel een diplomatieke klacht neergelegd bij de Turkse regering. Bovendien heeft een Turkse GCI⁵ gelegen aan de zuidkust van de Zwarte Zee drie

⁴. TAF : *Tactical Air Force (Command)*

⁵. GCI: *Ground-Controlled Interception (radar)*





Les autorités turques de la base veulent savoir si des avions des escadrilles belge et allemande ont survolé le territoire russe.

Le CO allemand affirme qu'aucune mission allemande n'est allée jusqu'à la Mer Noire. Notre CO lui est plus prudent et répond qu'une mission de trois Mirage 5 s'est égarée après la mission FAC et que les pilotes ne savent pas par où ils sont passés avant de rentrer.

Le soir, le CO nous demande de préparer nos déclarations au lieu de participer à la fête que l'escadrille turque qui accueille le squadron offre au mess des Officiers. Quelques collègues belges ne se gênent pas pour me dire tout le mal qu'ils pensent de moi.

Le lendemain matin, nous sommes interrogés par l'OSN local, un colonel pilote. Nous lui racontons notre histoire sans occulter la vérité et signons nos déclarations. L'officier turc nous dit que cette affaire n'est pas très grave : il arrive régulièrement qu'un avion s'égaré et passe de l'autre côté de la frontière. Il n'y a pas bien longtemps, un Phantom turc est passé de l'autre côté et a été abattu par la chasse soviétique ; l'équipage a dû s'éjecter. Nous nous regardons tous les trois.

L'exercice AMF se termine et je rentre dans le premier C-130. Le Base Co m'attend à la descente de l'avion. Il me punit d'office de 15 jours d'arrêt afin de prévenir toute autre punition plus grave qui pourrait être demandée par le Ministre de la Défense suite à une éventuelle plainte officielle russe. En effet, on ne peut pas être puni deux fois pour la même chose. Etant officier de complément, cette punition ne devrait avoir aucune influence sur la suite de ma carrière, me dit le Base Co.

vliegtuigen opgespoord die op grote hoogte de basis Diyarbakir vervoegden.

De Turkse overheden van de basis willen weten of vliegtuigen van het Belgisch of Duits smaldeel Sovjet grondgebied hebben overvlogen. De Duitse CO verklaart dat geen enkele Duitse zending tot aan de Zwarte zee gegaan is. Onze CO is voorzichtiger en antwoordt dat een vlucht van drie Mirages 5 na een FAC zending verdwaalde en niet weet waarlangs ze gevlogen zijn vooraleer naar de basis terug te keren.

's Avonds vraagt de CO ons onze verklaringen voor te bereiden in plaats van deel te nemen aan het feest in de mess officieren, aangeboden door het Turks smaldeel waarbij ons smaldeel te gast is. Enkele Belgische collega's zijn niet te beroerd om mij de volle laag te geven.

De volgende ochtend worden we ondervraagd door de lokale OSN, een kolonel piloot. We vertellen hem ons verhaal, zonder de waarheid te verdoezelen en tekenen onze verklaring. De Turkse officier neemt dat de zaak niet al te ernstig: het gebeurt regelmatig dat een vliegtuig verdwaalt en aan de verkeerde kant van de grens terechtkomt. Nog niet zo lang geleden overschreed een Turkse Phantom de grens en werd neergeschoten door de Sovjet-Russische jacht. De bemanning moest zijn schietstoel gebruiken. Alle drie bekijken we elkaar.

Na de AMF oefening keer ik huiswaarts in de eerste C-130. De Base Co wacht mij op aan het vliegtuig. Hij geeft mij meteen 15 dagen arrest, dit om een nog zwaardere straf vanwege het hoger commando voor te zijn, mocht er eventueel een officiële Russische

Des Mirage belges en URSS

Belgische Mirages in de USSR

Courtesy: Daniel Baudoux



Quelques jours plus tard, je suis convoqué à Bruxelles dans le bureau du Commandant de la TAF, le lieutenant-général Terrasson. Avant de partir, je discute à Bierset devant le Groupe de Vol avec l'Officier Wing Ops du jour, Alfons Peeters. Il me dit avoir eu le Général comme CO de la 1 Esc sur F-84. Lors d'un exercice AMF en Turquie, il a planifié un vol de près d'une heure au-dessus de la Syrie avec 4 F-84. Je pars à Bruxelles un peu plus rassuré.

Le Général me remonte les bretelles comme il se doit mais tout se passe de manière civilisée ; je m'en sors finalement assez bien.

Nous apprendrons plus tard que le CO allemand avait menti aux Turcs. Le même jour que nous, une mission de 3 Alphajet allemands était aussi allée jusqu'à la Mer Noire. Le radar turc avait en réalité suivi la trace des deux missions. Réinterrogé, le CO allemand affirmera que le système INS du leader était défectueux et qu'ainsi la mission s'était égarée. Les Turcs ne croiront jamais que les systèmes de trois avions étaient en panne en même temps. Ils chargeront à fond les Allemands et ne s'occuperont pas des honnêtes Belges. Rien n'arrivera par la suite en Belgique par la voie diplomatique.

Dans cette affaire, j'ai eu la chance de dépendre de chefs humains. J'ai aussi constaté combien il était payant d'être honnête et de mettre soi-même ses patrons au courant lorsqu'on fait une bêtise.

Baudouin Litt. Je me souviens très bien que j'étais le dernier de la formation. Lorsque j'ai vu la piste sur notre droite, j'ai commencé à avoir de sérieuses sueurs froides. Je voyais Luc et Duv voler à l'aise devant à 200 ou 300 pieds, alors que je n'arrêtais pas de bouger dans tous les sens, regardant sans arrêt derrière vers le missile qui n'est jamais venu. Je volais bien plus bas que les deux autres avions et l'arrivée de la brume sur la mer n'a fait qu'augmenter mon inquiétude. Je ne voulais pas rompre le silence radio par peur d'ameuter les Soviets.

klacht volgen. Men kan immers niet twee maal gestraft worden voor hetzelfde feit. Volgens de Base Co zou dit geen invloed op mijn carrière hebben, aangezien ik tot het aanvullingskader behoor.

Enkele dagen later word ik in Brussel ontboden, bij de Commandant van de TAF, luitenant-generaal Terrasson. Vooraleer naar Brussel te vertrekken, spreek ik in Bierset buiten aan de Vlieggroep, met de Wing Ops officier van dienst, Alfons Peeters. Hij was in het 1 Smd op F-84 toen de Generaal er CO was. Gedurende een AMF oefening in Turkije had hij een vlucht uitgevoerd van ongeveer een uur boven Syrië met vier F-84. Ik vertrek enigszins gerustgesteld naar Brussel.

Zoals te verwachten, leest de Generaal mij de levieten, maar op een heel beschaafde manier. Ik kom er al bij al goed van af.

Later zullen we vernemen dat de Duitse CO de Turken had voorgelogen. Dezelfde dag als wij was een Duitse zending met drie Duitse Alphajet's ook tot aan de Zwarte Zee geweest. In feite had de Turkse radar het spoor van beide zendingen gevolgd. Terug ondervraagd, zou de Duitse CO beweren dat het INS systeem van de leader defect was en dat daarom de formatie verloren vloog. De Turken wilden echter niet geloven dat de systemen van de drie vliegtuigen simultaan defect waren. Ze zullen voluit de Duitsers aanklagen en zich niet bezig houden met de meer openhartige Belgen. Er zal ook nooit een aanklacht ingediend worden via diplomatieke weg.

Ik had het geluk menselijke chefs te hebben in deze aangelegenheid. Ik heb ook vastgesteld dat het loont eerlijk te zijn en zelf zijn oversten op de hoogte te brengen wanneer men een flater begaat.

Baudouin Litt. Ik herinner mij heel goed dat ik de laatste van de formatie was. Toen ik de startbaan aan onze rechterkant zag, begon ik koude rillingen te krijgen. Ik zag Luc en Duv op hun gemak op 200 à 300 voet vliegen, terwijl ik niet ophield in alle



D'après la carte, nous n'avons pas volé plus de 2 minutes 40 et 18 miles au-dessus de l'URSS, mais je peux assurer que cela m'a paru une éternité. Bien sûr, dans des moments pareils tout semble aller au ralenti, mais c'est probablement aussi dû au fait que nous avons volé pendant près de 5 minutes et une trentaine de miles en dehors de la carte.

Ce n'est qu'après l'atterrissement à Diyarbakir que j'en ai parlé à Luc et Duv. Devant leur incrédulité, nous sommes allés examiner la carte.

Nous n'étions pas d'accord sur la suite à donner à l'incident, mais, après un court débat, le bon sens l'a emporté. Rétrospectivement, nous avons pris la bonne décision.

Malheureusement, le troisième compère ne pourra jamais faire part de sa version de l'histoire. Michel Duvivier est décédé en service aérien commandé le 7 août 1988.

Pierre Léonard. En effet, cet incident s'est bien terminé, sans doute parce que notre attitude vis à vis des autorités turques (surtout le Base Co) n'a jamais été arrogante, contrairement à nos collègues allemands. De plus, ayant eu le Général Terrasson (ancien de la 1 Esc) en ligne peu après l'événement, il a immédiatement négocié avec l'ambassade de l'URSS à Bruxelles pour que cette plainte diplomatique ne passe pas par les canaux des affaires étrangères mais reste en mains militaires. Pour les « contrevenants », le fait d'avoir été sanctionnés sur place (deux jours d'interdiction de vol mentionné dans le journal de campagne, en fait un peu de repos) et une sanction officielle au retour a fait que cet incident n'a pas fait de vagues.



richtingen te manoeuvrer en steeds naar achter te kijken naar de raket die er nooit gekomen is. Ik vloog merkelijk lager dan de twee andere vliegtuigen en de opkomst van nevel boven zee deed mijn onbehagen nog toenemen. Ik wou de radiostilte niet verbreken uit schrik de Sovjets te alarmeren.

Volgens de kaart hebben we niet langer dan 2 minuten 40 en slechts 18 mijl boven de USSR gevlogen. Maar ik kan u verzekeren dat het mij een eeuwigheid leek. Natuurlijk lijkt tijdens dergelijke momenten alles trager te verlopen. Maar dat komt waarschijnlijk ook omdat we gedurende ongeveer 5 minuten en een dertigtal mijl buiten de kaart gevlogen hebben.

Na de landing te Diyarbakir heb ik er Luc en Duv over aangesproken. Wegens hun oorspronkelijk ongeloof zijn we de kaart gaan bekijken.

We waren het eerst niet eens hoe we het incident zouden aanpakken. Maar na een korte discussie heeft het gezond verstand het gehaald. Achteraf gezien hebben we de goede beslissing genomen.

Spijtig genoeg kan onze derde kamerad zijn versie van deze geschiedenis niet meer geven. Michel Duvivier is omgekomen in bevolen dienst op 7 augustus 1988.

Pierre Léonard. Inderdaad, het incident is goed afgelopen. Waarschijnlijk omdat onze houding ten opzichte van de Turkse overheid (vooral de Base Co) nooit arrogant was, in tegenstelling tot deze van onze Duitse collega's. Bovendien had ik kort na de gebeurtenis generaal Terrason aan de lijn (ancien van het 1 Smd). Hij heeft onmiddellijk onderhandeld met de USSR ambassade in Brussel opdat een diplomatische klacht niet via de kanalen van buitenlandse Zaken zou komen, maar in militaire handen zou blijven. Gezien de "overtreders" al ter plaatse gestraft werden (twee dagen vliegverbod, ingeschreven op het velddagboek, in feite een beetje rust) en na terugkeer een officiële straf kregen, maakt dat dit "incident" geen beroering gewekt heeft.

Souvenirs d'une balade dans le nord (VII)

Liévin
van Outryve d'Ydewalle

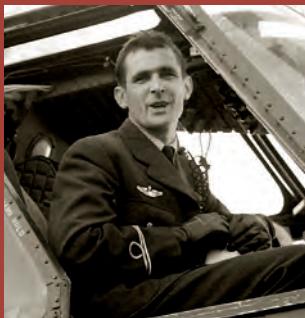
Vertaling: Jacques Wuyts & Poly Stevens

Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden (VII)

" Staf "



" Pussy "



" Maatje "



Pussy, Maatje en Staf zijn uit de fusillade van Lisala ontsnapt en zijn op de terugweg richting Coquilhatstad waar ze hopen te kunnen bijkanken.

Pussy, Maatje et Staf se sont échappés de la pagaille à Lisala et sont en route vers Coquilhatville où ils espèrent trouver du carburant.

Deel 7: Terug uit de hel

07 augustus 1964

Wie heeft ooit verkondigd dat "weggaan een beetje sterven is"? Enkel een onnozelaar heeft die woorden, en ook het omgekeerde, ooit kunnen uitspreken... Dit zijn ogenblikken waarop men zich tot om 't even welke godsdienst zou bekeren. Zelfs naar de hel gaan zou een aangenaam moment zijn, in vergelijking met alles wat we beleefd hadden!

Men begon stilaan drugs te gebruiken. En hoewel drugs reeds als diuvelse ontucht bestempeld werden, kan ik enkel de vechtjassen dankbaar zijn, die er zeker ingenomen hadden... Zonder de drugs, hasjesj en het bier dat ze geconsumeerd hadden, zouden we Lisala niet verlaten hebben zonder enkele gaten in ons lijf... Misschien nog erger... Gelukkig werd dus niemand gekwetst. Een geluk, een mirakel dat we die chaotische schietpartij ongedeerd overleefd hadden. De

Septième partie : Retour de l'enfer

07 août 1964

Qui donc avait proclamé que « partir, c'était mourir un peu » ? Ces mots, tout comme leur contraire, seul un imbécile avait pu les prononcer... Ce sont des moments où l'on se convertirait à n'importe quelle religion. Même aller en enfer aurait été un moment agréable, comparé aux instants qui venaient de se dérouler !

La mode des drogues était encore à ses débuts. Et bien qu'on la diabolisât déjà comme étant la pire des déchéances, je ne pus m'empêcher d'avoir une pensée reconnaissante envers ces mitrailleurs qui en avaient certainement tous consommée... Sans elle, sans le chanvre et la bière qu'ils avaient ingurgités, nous n'aurions pu quitter Lisala sans quelques trous dans la peau... Peut-être pire que cela... Heureusement donc, personne n'était blessé. Une chance, un miracle, d'être sorti indemne de cette longue fusillade. Le



hemel was blauw, blauw. Wat een sensatie! Het was alsof ik een akelig, zwart wit decor verlaten had, in een overtrokken lucht vol bliksemschichten...

Maar wat later, nauwelijks hersteld van onze emoties, hoorden we plots een verdacht geluid. Een soort gerammel van een metalen voorwerp aan de achterkant van het toestel. Niets abnormaal op het dashboard. Het is eigenaardig dat men op die ogenblikken dadelijk het minste detail opmerkt, zoals een wijzer die trilt, een hendel die wat spelting heeft, een klinknagel die los zit.

Pussy, wiens gelaat nog gespannen was door de voorbije gebeurtenissen, deed teken dat alles OK was om verder te vliegen. Oef, men kon zich ten minste van deze vervloekte plaats verwijderen. Staf trok naar de achterkant om te zien wat daar aan de hand was. Eerst opende hij kleine controlekleppen, dan drukte hij zijn oor tegen de wand om te weten wat het probleem was. Dan kwam hij snel terug om ons te zeggen dat het verloren moeite was. Dat hij de reden van het geluid niet kon vinden. Om er meer van te weten moest men landen.

ciel était bleu, bleu. Quelle sensation ! C'était comme si je venais de quitter un décor sinistre, en noir et blanc, entouré de grisaille mais zébré d'éclairs...

Mais un peu plus tard, à peine remis de nos émotions, nous remarquâmes soudain un bruit suspect. Comme le claquement d'un objet métallique à l'arrière de la machine. Au tableau de bord, rien d'anormal. Il est étrange qu'à ces moments-là, on remarque aussitôt le moindre détail, comme une aiguille qui vibre, une manette avec un peu de jeu, un rivet qui a la tremblote. Le visage encore crispé par les événements qui venaient de se dérouler, Pussy fit signe que, pour le vol, tout semblait OK.

Ouf, au moins on pouvait continuer à s'éloigner de ce lieu maudit. Staf partit à l'arrière voir ce qui se passait. D'abord en ouvrant de petites portes de contrôle puis en collant son oreille à la paroi afin de se faire une idée du problème. Il revint très vite nous dire que c'était peine perdue, qu'il ne pouvait localiser l'origine du bruit. Pour en savoir plus, il fallait se poser.

Souvenirs d'une balade dans le nord

- "Crazy", antwoordde Pussy. Geen sprake van. Het is niet het moment om grapjes te maken. Maatje, ga jij kijken.

Op mijn beurt ging ik naar de achterzijde. Buiten de deur aan de rechter voorkant had de banaan er enkel één andere, een grotere, midden aan de linkerzijde. Ik schoof ze open en met mijn hoofd in de wind keek ik vlug het oppervlak van de romp. Niets. Misschien aan de onderzijde? Ik greep het trapje vast aan de kant van de romp en onderzocht de buik van de machine. Niets, tenzij enkele inslagen van projectielen. De extratank die eronder hing scheen eveneens onbeschadigd. Misschien van boven dan? De wind was zeer krachtig, we vlogen zeker aan 120 tot 150 km/uur. Met veel moeite zocht ik een houvast om te kijken. Dit was niet vanzelfsprekend, er was enkel de zijkant van de deur waaraan ik me kon vasthouden. Pussy wenste de snelheid niet te verminderen; in tegendeel. Normaal, maar wegens de windsnelheid moest ik me stevig vasthouden om niet weggesleurd te worden. Maar aan wat moest ik me vastklampen? Er was niets, en ik wilde het toestel niet loslaten en als een stomme ledengpop naar buiten geslingerd worden. Daarbij was er aan de bovenkant het klappen van de twee rotors die een hel lawaai maakten, waardoor het onmogelijk was de plaats van het verdacht geluid te ontdekken. Als ik me misschien aan het landingsstel vasthield zou ik wat verder kunnen zien. Maar hoe zou ik dan tot aan de deur terugkomen? De enige oplossing was te landen. Maar zo dicht bij onze "vrienden"... geen sprake van.

Ik keerde dus terug in de cockpit en verklaarde dat het wellicht inderdaad een stuk metaal was dat door een kogelinslag losgekomen was en aan de achterkant van de helikopter rammelde. Men kon het niet achterhalen en dus was het best er niet meer aan te denken... het te vergeten.

- Geen vragen? OK? Dan gaan we verder. Geen probleem.

In feite draaide de machine zoals gewoonlijk... noch beter, noch minder goed, en vooruit dan maar naar Coquilhatstad! We verwijderden ons van Lisala. Dat was het voornaamste!

Even later waren we buiten de bewoonde omgeving van de stad. Met de stroom aan onze rechterzijde vorderden we naar het westen, daarna naar het zuidwesten terwijl we boven onmetelijke moerassen vlogen. Ze strekten zich oneindig ver uit en glinsterden door duizenden weerkaatsingen. Soms zette een troep dieren zich aan het draven zodat het water omhoog spatte. Waarschijnlijk kleine moerasbuffels. Ook als we overvlogen veroorzaakte het lawaai dat we maakten grote kolken omdat een krokodil, of een zwartvis, of een van die reusachtige meervallen brutaal opsprong. Hoewel het landschap vijandig was scheen me dit alles een paradijselijk decor te zijn... Af en toe zag men piepkleine dorpen. Slechts enkele hutten, maar met daarnaast altijd een palet met maniok dat in de zon droogde. Maniok en rook waren tekens dat die dorpen nog bewoond waren. Bijeenkomst afgelast. En altijd die stralende hemel, zonder het minste wolkje, met slechts in de verte een lichte, wazige nevel. Op mijn kaart waren die dorpen niet aangeduid. Te klein of ze verplaatsten zich wanneer de inwoners er zin in hadden. Ze waren met elkaar verbonden door smalle paadjes met talrijke waadplaatsen. Af en toe werden die paadjes een stuk baan. En onmiddellijk waren er daar kleine wegversperringen van ijzeren vaten, takken, oude prauwen of ook verbrande auto's. De rebellen. De Simba's. We werden opnieuw geconfronteerd met de werkelijkheid.

- « Crazy », répondit Pussy. Tu n'y penses pas.
Ce n'est pas le moment de blaguer. Maatje, va voir !

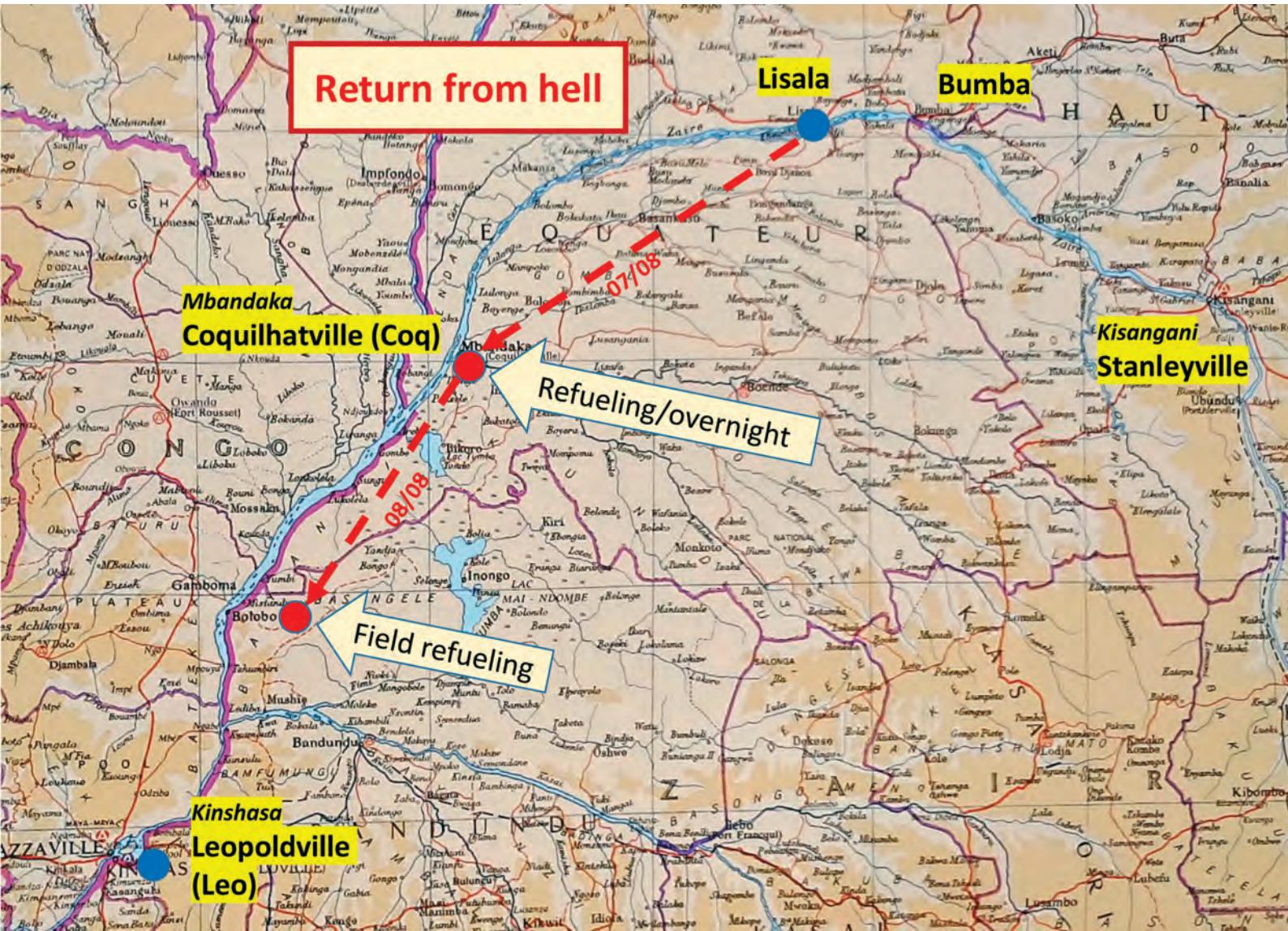
A mon tour, je partis à l'arrière. En dehors d'une porte à l'avant droit, la banane en avait une autre, une seule, plus grande, située au milieu, du côté gauche. Je fis coulisser celle-ci et, la tête dans le vent, j'examinai rapidement la surface de la carlingue. Rien. Peut-être en-dessous ? M'agrippant au marchepied qu'il y avait de ce côté, je contrôlai le ventre de la machine. Hors quelques impacts de projectiles, rien. Le réservoir supplémentaire qui s'y trouvait accroché semblait également intact. Alors, peut-être au-dessus ? Le vent était terrible. Nous volions certainement à 120 ou 150 km/h. Péniblement, je cherchai une prise pour y jeter un coup d'œil. Ce n'était pas évident, il n'y avait que le bord de la porte pour m'y agripper. Pussy ne tenait pas à ralentir sa machine. Au contraire. Normal, mais de ce fait, à cause de la vitesse du vent, je devais me tenir fermement afin de ne pas être emporté au dehors. Mais m'agripper à quoi ? Il n'y avait rien, et je ne tenais pas à quitter la machine, projeté au-dehors comme un vulgaire pantin... En plus, sur le dessus, il y avait le martèlement des deux rotors qui faisaient un tel boucan qu'il m'était impossible de situer le bruit de ferraille suspect. Peut-être qu'en m'agrippant aux haubans des roues aurais-je pu voir un peu plus loin. Mais alors, comment revenir jusqu'à la porte ? Seule solution, se poser. Mais si près de nos « amis »... Non, pas question.

Je revins donc au cockpit et déclarai qu'en effet, ce devait être un bout de métal qui, détaché par une balle, dansait à l'arrière de l'hélico. C'était invérifiable et donc le mieux était de ne plus y penser... de l'ignorer.

- Pas de questions ? OK ? Alors on continue. Pas de problèmes.

De fait, la machine tournait comme d'habitude... ni mieux, ni moins bien et cap sur Coquilhatville ! Nous nous éloignions de Lisala, c'était le principal !

Quelques secondes plus tard, les abords de la ville avaient disparu et gardant le fleuve sur notre droite, nous progressions vers l'ouest, puis le sud-ouest, en survolant d'immenses marécages. Ceux-ci s'étendaient à perte de vue et scintillaient de mille reflets. Parfois, un groupe d'animaux se mettait à galoper en projetant de grandes gerbes d'eau. Sans doute de petits buffles des marais. Parfois aussi de grands remous indiquaient un réveil brutal dû au vacarme de notre passage. Un crocodile ou un silure, un de ces immenses poissons-chats ? En tout cas, malgré l'hostilité du paysage, tout cela me parut un décor paradisiaque... De temps à autre apparaissaient de minuscules villages. Seulement quelques huttes, mais toujours accompagnées d'une palette de manioc séchant au soleil. Cela et un peu de fumée étaient les seuls indices montrant si l'endroit était encore habité. Et toujours ce ciel radieux, vide de tout nuage, avec seulement une lointaine petite brume poussiéreuse. Ces villages n'apparaissaient nulle part sur ma carte. Trop petits ou changeant de place au gré de leurs habitants. Entre eux, ils étaient reliés par de petits sentiers qui traversaient de multiples gués. De temps à autre, ces sentiers cédaient leurs tracés à un bout de piste. Et là, tout de suite, il y avait de petits barrages faits de bidons, de branches, de vieilles pirogues ou encore de voitures calcinées. Les rebelles. Les Simbas. Tout cela nous rappelait à la réalité...



We vlogen zonder problemen verder. Blijkbaar waren we alleen in de lucht. Geen enkel ander vliegtuig te zien. Ze waren spoorloos verdwenen uit de hemel. Zonder radio konden we ze niet contacteren. Waar waren ze heen? Hadden ze eveneens de kogels kunnen ontwijken? Waren er gekwetsten onder hen? Doden? Vliegtuigen kunnen een grotere afstand afleggen dan helikopters. Zij konden zonder moeite gaan landen op meer dan 1000 km van hier. Anderzijds was de helikopter van de Cubanen er niet beter aan toe dan de onze. In het gewoel herinnerde niemand zich of hun toestel eveneens met een extratank was uitgerust. Hoe zouden ze hun vel redden? Had men hun eveneens gevraagd naar Bumba te vliegen? Mysterie.

Twee uur later landden we eindelijk in Coquilhatstad. Een groep Congolese militairen scheen ons op te wachten. Eens we uitgestapt waren, werden we overstelpet met vragen. De voornaamste was te weten waarom we teruggekeerd waren. Pussy vertelde hun ons avontuur en toonde de inslagen van de kogels. Gelukkig schenen sommigen al op de hoogte te zijn van wat er gebeurd was. Ze bleven verder met elkaar praten. Ze waren vooral benieuwd om te weten in welke richting de rebellen vorderingen hadden gemaakt. Vreemd, op een vijftigtal meter van ons stonden blanke militairen die ons 's morgens getracht hadden te overtuigen naar Lisala te trekken. Dit keer schenen ze onze aanwezigheid niet op te merken. Bende hypocrieten, wat waren ze opnieuw aan het bekokstoven?

Le vol se poursuivit sans problème. Apparemment, nous étions seuls en l'air. Aucune trace des autres appareils. Ils avaient disparu, évaporés dans le ciel. Sans radio, nous ne pouvions les contacter. Où étaient-ils passés ? Avaient-ils également pu échapper aux balles ? Y avait-il des blessés parmi eux ? Des morts ? Les avions ont un plus grand rayon d'action que les hélicos. Ceux-là pouvaient sans mal se réfugier à 1.000 km de là. Par contre, l'hélico des Cubains n'était certainement pas mieux loti que le nôtre. Dans la mêlée, personne ne se souvenait avoir vu si leur machine avait également été équipée d'un réservoir supplémentaire. Comment eux allaient-ils sauver leur peau ? Leur avait-on également demandé de se diriger sur Bumba ? Mystère.

Deux heures plus tard, nous nous posions enfin à Coquilhatville. Un groupe de militaires congolais semblait nous y attendre. Une fois descendus, les questions fusèrent. La principale était de savoir pourquoi nous étions revenus. Pussy leur raconta l'aventure en montrant les impacts de balles. Heureusement, certains semblaient déjà au courant des événements et la discussion se poursuivit entre eux. Leur préoccupation était surtout de savoir de quel côté les rebelles avaient progressé... Etrange, à une cinquantaine de mètres de nous se tenaient les militaires blancs qui, le matin, s'étaient efforcés de nous convaincre de partir sur Lisala. Cette fois, ils ne semblaient prêter aucune attention à notre présence. Bande d'hypocrites, qu'allaien-t-ils encore mijoter à notre égard ?

Souvenirs d'une balade dans le nord

Staf en een zogezegde mechanicien liepen rond de machine, op zoek naar de oorzaak van het gerammel. Daarna beloofde de mechanicien het ganse toestel zorgvuldig na te zien. De kerel had de beste bedoelingen; of hij er iets van kende was echter een andere zaak. Maar we waren te moe om ons ervan te vergewissen. We maakten dus slechts enkele aanbevelingen en vertrokken naar de stad om uit te rusten van de emoties van de dag.

08 augustus 1964

Het werd een korte nacht.

's Morgens vroeg kwam een Congolees militair ons wakker maken en zei ons dat ons vertrek over een goed uur voorzien was.

- Vertrek naar waar?
- Bumba.
- Bumba? zei Pussy met een knipoogje naar mij.

Een oude Jeep voerde ons naar de luchthaven. Daar was er geen ander toestel te zien. Niets. Alleen onze helikopter stond er. Waar waren de anderen dan heen? Mysterie. Onze machine scheen opgepoetst. De laag vermorzelde insecten op de voorruit was in alle geval verwijderd en de zetels van de piloten waren ontvet. Maar niemand had zich de moeite gedaan de inslagen van de kogels op te stoppen... Lang daarvoor had Pussy echter al vastgesteld dat de extratank, waarmee we daags voordien gevlogen hadden, verdwenen was...

- Daar heb je het, zei hij. Het circus gaat verder. Hadden we gisteren deze extratank niet gehad, dan hadden we niet naar hier kunnen terugkeren. Hun plan is eenvoudig: ze willen ons opnieuw doen vertrekken zodat we van hen afhangen voor de ravitaillement. Maar wat is de reden van dit alles?
- "Balls" ... verklaarde Pussy. Genoeg van die apenstreken.

Akkoord?

We waren het allen eens. Nu is het gedaan. Blijven jullie spelen als jullie dit leuk vinden, maar wij zorgen dat we weg zijn! Adieu. Klaar om terug te keren. Mooie beslissing, maar het is altijd gemakkelijker gezegd dan gedaan. Dit was hier het geval. Maar om terug te keren moesten we een tussenlanding maken om bij te tanken en de rotors te smeren. En Inongo was de enige tussenlanding op onze weg! Inongo, dit dierbaar Inongo waar we gezworen hadden om nooit terug te keren. Geen sprake van. Duizendmaal geen sprake van. Voor niets ter wereld wilden we terugkeren bij onze dierbare grote vriend die het bevel voerde over die vervloekte plaats. Helaas! Zo bevonden we ons opnieuw op ons startpunt, waar we voor het eerst dachten onze reis te onderbreken en waar we brandstof trachten te vinden. Maar ditmaal was het veel eenvoudiger. Het volstond de extratank terug te vinden die we daags voordien nog hadden. Hij kon niet ver zijn. Met drie konden we hem gemakkelijk terug onder de helikopter vashaken.

- Laat ons de zaken goed op punt stellen, stelde Pussy voor. We zullen deze plaats enkel verlaten als we een reserve aan brandstof hebben, voldoende om naar Leo terug te keren. Akkoord? Vanzelfsprekend moeten we de indruk geven dat we terug naar Lisala of naar Bumba gaan.

Staf et un prétendu mécano firent le tour de la machine à la recherche de l'origine du bruit de ferraille. Puis le mécano promit d'inspecter consciencieusement toute la mécanique. Le bonhomme était plein de bonnes intentions ; quant à savoir s'il y connaissait quelque chose, c'était une autre affaire. Mais nous étions trop fatigués pour nous en assurer. Il n'y eut donc que quelques recommandations, puis nous partîmes en direction de la ville afin de nous reposer des émotions de la journée.

08 août 1964

La nuit fut bien courte.

Tôt le matin, un militaire congolais vint nous réveiller et nous dire que notre départ était prévu dans une bonne heure.

- Départ pour où ?
- Bumba.
- Bumba ? reprit Pussy en me lançant un clin d'œil.

Une vieille Jeep nous amena à l'aéroport. Là, aucune trace des autres appareils. Rien. Il n'y avait que notre hélicoptère. Ou étaient donc passés les autres ? Mystère. Notre machine semblait avoir été nettoyée, en tout cas le pare-brise avait été débarrassé de la couche d'insectes écrasés et les sièges des pilotes étaient dégraissés. Mais personne ne s'était aventuré à boucher les impacts de balles... Toutefois bien avant cela, la première chose que remarqua Staf, ce fut que le réservoir supplémentaire avec lequel nous avions volé la veille, avait disparu...

- Et voilà, dit-il. Le cirque continue. Si hier, nous n'avions pas eu ce réservoir, nous n'aurions pas pu revenir ici. Leur plan est simple : ils veulent nous faire repartir de sorte que pour le ravitaillement nous dépendions d'eux. Mais pourquoi tout cela ?
- « Balls » ... déclara Pussy. Fini les singeries. D'accord ?

Nous étions tous de cet avis. Terminé. Continuez à jouer si cela vous amuse, mais nous on se casse ! Adieu. En route pour le retour. Belle décision, mais il y a toujours eu des choses plus faciles à dire qu'à faire. Celle-ci en était une. C'est que pour revenir sur nos pas, nous devions faire escale pour « refueler » et graisser les rotors. Et la seule escale sur le chemin, c'était Inongo ! Inongo sans pétrole ! Ce cher Inongo. Exclu. Mille fois exclu. Pour rien au monde nous ne voulions retourner chez notre cher et grand ami qui commandait ce lieu maudit. Hélas ! Nous nous retrouvions ainsi à la case départ. Celle où déjà nous avions une première fois pensé interrompre notre voyage et pour lequel nous avions cherché des bidons. Mais cette fois, c'était beaucoup plus simple. Il suffisait de retrouver le réservoir ventral que nous avions la veille. Il ne devait pas être bien loin. A trois, nous pouvions facilement à nouveau l'accrocher sous l'hélico.

- Mettons bien les choses au point, avait proposé Pussy.
- Nous ne quitterons cet endroit qu'avec une réserve de fuel et uniquement pour rentrer à Léo. D'accord ? Il va de soi que nous devons tout faire comme si nous retournions à Lisala ou à Bumba. Il y eut un court silence.

Les Américains nous surveillaient certainement. A tout prix, nous devions dissimuler notre intention de récupérer ce « tank » et de le



The H-21 ventral tank was used for different purposes

De Amerikanen hielden ons zeker in de gaten. Kost wat kost mochten ze het niet doorhebben dat we die "tank" wilden recupereren en hem voltanken; ze hadden zeker hun spionnen. Zeker, we waren niet van plan hen daar over te spreken. Maar, vreemd. Geen enkele van hen was nog te zien. Ze waren verdwenen. Zonder twijfel waren ze overtuigd dat hun plan om ons geen extractank mee te geven ons zou verplichten te vertrekken in de richting zoals zij het wensten...

Maar waar was die verdomde extractank naartoe? De plaatselijke mechanicien wist volstrekt van niets. Hij noch niemand anders kon ons zeggen waar hij verdwenen was. Mysterie. Hoe kon een voorwerp van bij de drie meter lang plots verdwijnen zonder een spoor na te laten? De enige uitleg was dat iedereen maar al te goed wist waar hij verstopt zat, maar dat hun verboden werd het geheim te onthullen. We hadden nog een andere oplossing. Kleinere brandstofvaten vinden. Maar om daarin te slagen waren toch minstens een tiental jerrycans van 20 liter nodig. Maar waar kon men die vinden? Daags voordien hadden we al geen geluk gehad. Tenzij in de stad...

Toch ging ik met Pussy opnieuw onopvallend snuffelen in de gebouwen van het vliegveld. We waren niet zeer overtuigd. Er waren wel enkele vaten met kerosine of water, andere waren geroest of

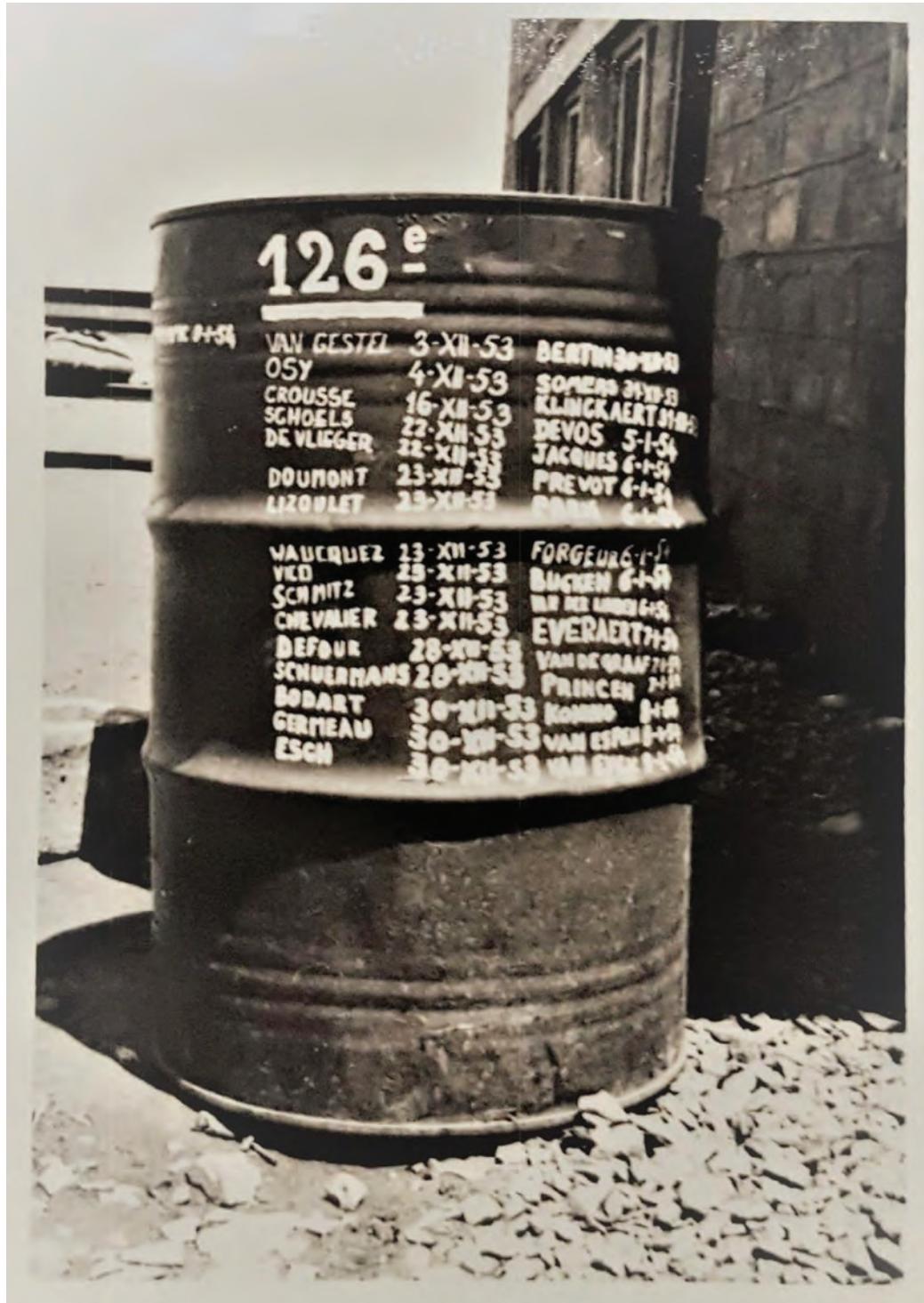
remplir. Hélas, ils avaient certainement leurs espions. Bien sûr, nous compptions bien ne pas leur en parler. Mais, étrange. Aucun d'entre eux n'était visible. Ils avaient disparu. Sans doute persuadés que leur plan nous forcerait à repartir comme ils le désiraient...

Mais où était passé ce foutu « bidon » ventral ? Le mécano ne savait rien de rien. Lui ni personne ne pouvait nous dire où il avait disparu. Mystère. Comment un objet de près de trois mètres pouvait-il s'évaporer ainsi sans laisser de traces ? Seule explication, c'est qu'au contraire, tout le monde savait fort bien où il avait été caché, mais qu'une consigne interdisait d'en dévoiler le secret. Il nous restait une autre solution. Celle de trouver des bidons plus petits. Mais pour réussir notre coup, il fallait tout de même au minimum une dizaine de jerricanes de 20 litres. Mais où les trouver ? Déjà, la veille, nous n'avions pas eu cette chance. A moins qu'en ville...

Malgré tout, discrètement, Pussy et moi partîmes à nouveau fureter dans les bâtiments de l'aérodrome. C'était sans grande conviction. Il y avait bien quelques récipients mais ils contenaient du kérósène ou de l'eau, d'autres étaient rouillés ou encore percés par des tirs de balles... Heureusement, Staf qui était un bonhomme plein de ressources, vint fièrement nous annoncer qu'il avait finalement

doorboord door kogelinslagen... Gelukkig was Staf een kerel met veel pijlen op zijn boog. Hij kwam ons fier melden dat hij eindelijk een "touque"⁽¹⁾ ontdekt had, dit is een groot cilindervormig vat dat bijna 200 liter kan bevatten. Precies wat we nodig hadden. Hij had het ontdekt in een bijgebouw waarin we de vorige dag niet waren binnengegaan.

découvert une « touque »⁽¹⁾. Il s'agit d'un gros bidon cylindrique d'une contenance de près de 200 litres, juste ce qu'il nous fallait. Il l'avait découverte dans un petit appentis que nous avions négligé de visiter la veille. Hélas, l'objet n'était pas encore dans la machine. Cela, c'était une autre paire de manches, d'autant qu'il fallait agir discrètement. Pas évident. Le pompiste en charge du plein des avions,



(1). 'Touques' were very popular in Congo. Their main purpose was to transport and store fuel.

One of the advantages was that, once on the ground, there was no need to carry them, they could be rolled.

After their first solo on T-6, student pilots in Kamina were baptised in a 'touque', filled with dirty water. They were very proud to have their name on this barrel. On the picture, the 'touque' of the first BAF promotion that was trained in Kamina in 1953/1954.

Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden

Helaas, daarmee was het vat nog niet in de machine. Dat was een ander paar mouwen, temeer daar we discreet moesten handelen. Niet zo vanzelfsprekend. De man die belast was met het tanken van de vliegtuigen was een blanke, mager, met snor en een door whisky vervormde neus. Al vlug ontraadde hij ons daaraan te beginnen.

- Geen grapjes, mannen. Laat dat vat staan. Daar mag men niet aankomen. Met dat vat stelen de militairen benzine. Ze vullen het 's avonds en 's nachts rollen ze het tot aan de omheining, waar anderen de inhoud ervan recupereren om te verkopen
- 's Morgens zetten ze het terug op zijn plaats, waar jullie het gevonden hebben. Voor sommige officieren is dit hun enige inkomen. Iedereen is ervan op de hoogte, maar wat wil je, het is nu eenmaal zo!
- Dit is toch niet het enige vat op het ganse vliegveld?
- Jawel, de andere zijn ofwel ineengedrukt ofwel doorboord... Dit om de concurrentie te beperken... Neen, mannen, komt er niet aan. Als einde loopbaan zou ik iets anders willen dan een bajonetsteek in mijn rug.

Onnodig aan te dringen. Die pompbediende speelde zeker onder hetzelfde hoedje als de militairen: we moesten iets anders vinden. Het was opnieuw Staf die de zaak redde. Zonder iets te zeggen was hij naar de controletoren gegaan. Tien minuten later kwam hij terug met een stralend gezicht, fier als een pauw.

- "Pussy, it's in the pocket... Lustert, k'en ne luchtdoop beloofd aan de familie van de commandant".
- Wat? Een luchtdoop? Denk er niet aan. 't Is niet het moment voor zoiets.
- 't Is dat of niets... Men leent ons dit vat voor vierentwintig uren. Wat wil je nog meer? Een vrachtwagen is zijn familie gaan halen.
- Met hoeveel zijn ze?
- Van geen belang. Je moet die vlucht doen, Pussy. Hier is er geen probleem, we hebben de ganse startbaan om op te stijgen. Je toont hen om 't even wat, de stroom, de cité, wat je maar wil. In tien minuten is het geregeld. En zodra we de fuel aan boord hebben, zijn we de laan uit. 't Is "clean". Geen enkel probleem!
- Ah, want de fuel is inbegrepen? Mooi? Hoe heb je het klaargespeeld?
- Dit moet je aan Maatje vragen.
- Aan mij? riep ik verrast uit. Leg eens uit. Wat bedoel je?
- Het vat, dat is voor de luchtdoop, de brandstof voor enkele goocheltoeren.
- Maar ik heb niets bij de hand, antwoordde ik, plots gespannen zoals telkens men mij vroeg om mijn goochelkunst te tonen.
- Dat is precies het magische, zie Pussy. Men heeft me dikwijls verteld over jouw kunstjes... Kom aan, doe een kleine inspanning. Niets in de handen niets in de mouwen... En hop, 200 liter fuel! Fantastisch! Wat een kunstje! Ik ben ervan overtuigd dat je nog nooit zoiets gedaan hebt. Niet waar?

un Blanc, maigrichon, moustachu avec un nez rongé par le whisky, eut vite fait de nous déconseiller de poursuivre cette idée.

- Pas de blague, les gars. Ne touchez pas à ce bidon. Il est sacré C'est avec lui que les militaires volent de l'essence. Ils le remplissent à la tombée du jour, la nuit ils le roulent jusqu'à la clôture où là, d'autres en récupèrent le contenu pour le vendre.
- Au matin, ils le remettent en place, là où vous l'avez trouvé. Pour certains officiers, c'est le seul revenu. Tout le monde est au courant, mais voilà, c'est comme ça !
- Ce n'est tout de même pas le seul bidon de tout cet aéroport ?
- Si, les autres ont été comprimés ou percés... Cela pour limiter la concurrence... Non, les gars, n'y touchez pas. Comme fin de carrière, j'essayerai de trouver autre chose qu'un coup de baïonnette dans les reins.

Inutile d'insister. Ce pompiste était certainement de mèche avec les militaires. Mais il avait raison : nous devions trouver autre chose. Ce fut à nouveau Staf qui sauva la situation. Sans rien dire, il était parti en direction de la tour de contrôle. Dix minutes plus tard, il en était revenu, tout rayonnant, fier comme un paon :

- « *Pussy, it's in the pocket... Lustert. K'en ne luchtdoop beloofd aan de familie van de commandant* » (Écoute, j'ai promis un baptême de l'air à la famille du commandant).
- Quoi ? Un baptême ? Tu n'y penses pas. C'est pas le moment pour ce genre de chose !
- C'est cela ou rien... On nous prête cette touque pour vingt-quatre heures. Que veux-tu de plus ? Un camion est parti chercher sa famille.
- Combien sont-ils ?
- Peu importe. Il faut faire ce vol, Pussy. Ici, pas de problèmes, on a toute la piste pour décoller. Tu leur montres ce que tu veux, le fleuve, la cité, n'importe quoi. En dix minutes, c'est réglé. Et nous, dès que l'on a le "jus" à bord, on se taille. C'est clean. Sans problèmes !
- Ah parce que c'est le "jus" compris ? Fameux ! Comment as-tu fait ?
- Cela, c'est pour Maatje.
- Pour moi ? m'exclamai-je, surpris. Explique-toi. Que veux-tu dire ?
- Le bidon, c'est en échange du baptême, le pétrole contre une « séance de prestidigitation »...
- Mais je n'ai rien sous la main, répliquai-je, soudain tendu comme à chaque fois que l'on me demandait de faire des tours.
- C'est ça la magie, répliqua Pussy. On m'a souvent raconté tes prouesses... Allez, fais un petit effort. Rien dans les mains, rien dans les manches... Et voilà, 200 litres de fuel. Fantastique ! Quel beau numéro ! Je suis certain que tu n'en as jamais fait un pareil. Pas vrai ?



Souvenirs d'une balade dans le nord

Na de luchtdoop van de commandant en zijn familie, was er nog een tweede en daarna een derde. Telkens met vijf à zes passagiers aan boord, zodat we een lange afstand op de startbaan moesten rijden om op te stijgen. Zoveel mensen aan boord scheen ons een stunt te zijn voor die oude machine, die in principe voorzien was voor twintig passagiers met hun gevechtsuitrusting. Onze "klanten" waren zonder twijfel allen betrokken bij het foefelen met de gestolen brandstof. De blanke pompbediende verkoos echter zich niet te laten zien. Na de laatste landing laadden soldaten, zoals overeengekomen was, het vat in de helikopter en keerden daarna terug in de schaduw van deloods...

Nu was het mijn beurt... De goochelkunst is al lang mijn favoriete bezigheid. Weliswaar als amateur en zonder de minste verwaandheid. Bewijs daarvan, als ik enkele goocheltoeren moet doen had ik vooraf een vreselijke angst en was ik werkelijk niet op mijn gemak. Dit was zonder twijfel omdat die kunst voor mij iets anders betekent dan het voorstellen van enkele kunstgrepen. Maar ja, het was nu niet het ogenblik om te filosoferen.

Zo kwam het dat ik in een leegstaand lokaal van de kleine vlieghaven vier of vijf van mijn beste goocheltoeren voorstelde. Mijn auditorium was uiterst aandachtig en bestond uit hogere militairen en hun aantrekkelijke "mama's" met hun bende kinderen. Als ik me goed herinner denk ik hun, (bij gebrek aan een jas) "het mes dat door een tafelkleed gaat" getoond te hebben, en "muntstukjes op een geheime manier uit een zakdoek gehaald" alsook een nummer "matrix" genoemd: vier muntstukjes die op een schijnbaar onmogelijke manier samen komen onder een bierviltje. Echte close-up. Niet het ideale voor een groep van een vijftien mensen en zeker niet bestemd voor kinderen. Maar waren zij het niet die de brandstof leverden? Op het einde applaudisseerden ze allemaal, bliksbaar tevreden met wat ze gezien hadden. Oef!

De commandant van de vlieghaven gaf zijn orders en meteen duwden vier soldaten een kleine tankwagen tot aan de helikopter, en pompten de inhoud ervan over bij middel van een handpomp. Het was perfect. De stemming was zelfs vriendelijk. Al bij al betekende de afwezigheid van dat vat gedurende vierentwintig uren voor de officieren slechts een kleiner geldverlies, het inkomen van één nacht: weinig zaaks vergeleken bij de fierheid van hun families een luchtdoop over de stad te hebben gemaakt...

Dan kwam het ogenblik van het vertrek. Waarheen? We wisten het niet precies. Lisala? Bumba? Op het laatste ogenblik overhandigde men ons enkele pakken voor deze stad... Paperassen, dossiers, kranten. We beloofden niet te treuzelen en 's anderdaags ten laatste tegen de middag terug te komen... Zij die ons zagen vertrekken zwaaiden ons uit. Het was wel de eerste keer dat men ons tekens van vriendschap toonde. Maar hadden ze geweten dat we de bedoeling hadden ze nooit meer terug te zien, dan zou het wellicht anders geweest zijn...

We vertrokken eerst op een koers van 050°. Dan, na vijf minuten, draaide Pussy in scheervlucht op een koers van 210°. "Vaarwel Coquilhatstad! Verontschuldig ons duizendmaal voor jullie einde-maandinkomen, jullie zullen een ander vat moeten vinden of een andere job. Bye...Ciao! ". De vlucht verliep zonder verdere problemen. Laat ons eerlijk zijn, er waren in werkelijkheid altijd problemen. Maar wat is in feite een probleem? Een helikopter is geen vliegtuig. Die wordt op een andere manier bestuurd. Geen automatische

Après le baptême du commandant et de sa famille, il y en eut un second puis un troisième. Chaque fois avec cinq à six passagers à bord et cela, en roulant longuement sur la piste avant de décoller. Tant de gens à bord, cela nous parut une prouesse pour cette vieille machine qui, en principe, était prévue pour vingt passagers équipés de leurs bardas de combat. Nos « clients » étaient sans doute tous ceux qui participaient à la combine de l'essence volée. Toutefois, le pompiste blanc préféra ne pas se montrer. Comme convenu, après le dernier atterrissage, des soldats chargèrent la touque dans l'hélicoptère, puis retournèrent à l'ombre du hangar...

C'était à moi maintenant... La prestidigitation est depuis longtemps une de mes occupations préférées. Cela, bien entendu comme amateur et sans la moindre prétention. La preuve, c'est que présenter quelques tours a toujours été pour moi précédé d'une terrible angoisse et d'une appréhension non feinte. Cela sans doute parce que cet art représente pour moi autre chose que faire des tours. Mais voilà, ce n'était pas le moment de philosopher.

C'est ainsi que dans un local vide de la petite aérogare, je présentai quatre ou cinq de mes tours préférés. J'eus un auditoire extrêmement attentif composé de militaires gradés et de leurs charmantes « mamas » accompagnées de leur marmaille. En me creusant la mémoire, je pense me souvenir leur avoir montré « le couteau traversant une nappe » (faute de veston), les « pièces de monnaie extirpées mystérieusement d'un mouchoir » ainsi qu'un numéro que l'on nomme « matrix » : quatre pièces qui se rejoignent de manière apparemment impossible sous un carton de bière. Du pur close-up. Pas l'idéal pour un groupe d'une quinzaine de personnes et certainement pas destiné à des gosses. Mais ce n'était pas eux qui donnaient le carburant... En fin de compte, tout le monde applaudit, apparemment heureux de ce qu'ils venaient de voir. Ouf !

Le commandant de l'aéroport donna des ordres et aussitôt quatre soldats poussèrent une petite citerne jusqu'à l'hélico, puis, à l'aide d'une pompe à main en transvasèrent le contenu. C'était parfait. L'ambiance était même amicale. Tout compte fait, l'absence de ce fut pendant vingt-quatre heures, pour les officiers, ce n'était qu'un petit manque à gagner. Le revenu d'une nuit : bien peu de chose, comparé à la fierté d'avoir eu leurs familles en baptême de l'air au-dessus de la ville...

Puis vint le moment du départ. Vers où ? Nous ne le savions pas au juste. Lisala ? Bumba ? Lisala ? À la dernière minute, on nous remit quelques paquets destinés à cette ville. Des paperasses, des dossiers, des journaux. Nous promîmes de ne pas traîner et de revenir le lendemain, au plus tard, vers midi... Ceux qui nous regardaient partir firent de grands signes. C'était bien la première fois que l'on nous adressait un geste d'amitié. Mais s'ils avaient su que notre souhait était de ne plus jamais les revoir, peut-être en aurait-il été autrement...?

Nous partîmes d'abord sur un cap 050°, puis après cinq minutes de vol, Pussy descendit au ras des matitis et vira de bord vers le cap 210°. « Adieu Coquilhatville ! Mille excuses pour vos fins de mois, il vous faudra trouver un autre bidon ou un autre job. Bye... Ciao ! ». Le trajet se déroula sans problèmes particuliers. En fait, il faut être honnête, des problèmes il y en avait à tout moment. Mais, au fond, qu'est-ce qu'un problème ? Un hélico, ce n'est pas un avion. Cela se pilote autrement. Pas de pilote automatique

Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden

piloot en voortdurend moest de motor bijgesteld worden en moest de manier van vliegen aangepast worden. Overigens waren we de kleine trillingen en het minste sissen van de machine gewend. Minder leuk was dat warme vet dat voortdurend in onze nek en op onze rug druppelde...

We waren ongeveer halfweg toen we beslisten bij te tanken. We vlogen heel laag boven de brousse, op zoek naar een open plek om te landen. Helaas, overal waar er een geschikte plaats was zag men waterplassen onder het gras blinken. De streek was een uitgestrekt moeras en we hadden heel wat tijd nodig alvorens we een geschikte plaats vonden. In de verte bemerkten we enkele termietheuvels. We dachten dat die beestjes van het water niet hielden zodat dit een ideale plaats zou zijn. Er waren daar ook een handvol verkommerde bomen en, vanzelfsprekend, het hoge gras, "matitis" of minstens iets dat er fel op leek. Pussy deed een "hoovering", een stationaire vlucht, om het gras neer te buigen, dan verminderde hij het toerental en zette het tuig zachtjes neer.

Toen we uit de kist stapten, verrassing. Splatch! Wat we dachten vaste grond te zijn was in feite bruinachtige modder, kleverig en overdekt door een soort dicht en ruw gras. De wielen van de helikopter waren er al een twintigtal centimeter ingezakt en zakten nog meer. Ieder vloekte om ter best! We ploeterden als eenden en trachtten de toestand te overzien. Moest het nog erger worden, dan was het beter zo snel mogelijk te vertrekken. Maar neen, het was geen drijfzand... In alle geval niet waar gras groeide... Dieper scheen de grond vaster te zijn. Daar de helikopter niet meer verder doorzakte beslisten we daar halt te houden. Wat er ook van zij, het zou maar enkele minuten duren.

- Daar gaan we dan!

Ik trachtte het vat al naar de schuifdeur te kantelen, toen Staf me riep:

- He, Maatje!

- Ja.

- Niet te rap, er is een probleem! Het vat zal in de modder zakken...

- Heb je een andere oplossing?

- Ja, gooい het pak paperassen voor Lisala over boord... Dit zal de schok breken...

- Goed gezien.

Het vat moest van bijna een meter hoog uit het toestel gekieperd worden. In feite zou het in de modder zeker niet bovendrijven. Niet alleen zou het zinken, maar het moest daarbij nog naar de andere zijde van de romp gerold worden. De sluitdop van brandstoffentank bevond zich immers aan de andere kant. Vooruit dan maar, dat was toch maar een vijftiental meter...gelukkig was het niet dringend. We hadden ruim de tijd... Met moeite baggerden we in de modder die tot de helft van onze kuiten reikte. We bliezen als trekpaarden en rolden het zware vat omheen de machine. Alsof dit niet genoeg was werden we overvallen door een zwerm kleine muggen. We hadden ze met onze kleverige handen weggejaagd, zodat onze hemden besmeurd waren door de modder en allerhande smerig vuil. Het was wellicht niet schoon om zien. Gelukkig was er niemand die ons zag. Hoewel!

et il fallait continuellement ajuster le moteur et corriger le vol. Pour le reste, nous étions rôdés à toutes les petites vibrations et aux moindres chuintements de la machine. Le moins drôle restait toujours cette graisse chaude qui, continuellement, nous coulait dans le cou et sur le dos...

Nous étions plus au moins à mi-chemin quand nous décidâmes de refaire le plein de pétrole. Volant très bas au-dessus de la brousse, nous cherchâmes une clairière pour nous poser. Hélas, partout où il y avait un endroit dégagé, on voyait des traces d'eau miroitant au travers des herbes. La région n'était qu'un immense marécage et il nous fallut un bon bout de temps avant de trouver une surface convenable. Au loin, nous aperçûmes quelques termitières et comme nous pensions que ces bestioles n'aimaient pas l'eau, l'endroit nous parut idéal. Il y avait aussi une poignée d'arbres rabougris et, bien entendu, les hautes herbes, les matitis ou du moins quelque chose qui y ressemblait fort. Pussy fit un « hoovering », un vol stationnaire, afin d'aplatir ces herbes, puis diminua la puissance et se posa.

Surprise en descendant du bac. Splatch ! Ce que nous avions cru être de la terre ferme, était en fait une boue brunâtre, visqueuse et malgré tout couverte d'une espèce d'herbe assez drue et réche. Déjà les roues de l'hélico s'y étaient enfoncées d'une vingtaine de centimètres et cela continuait. Chacun sortit son meilleur juron ! En pataugeant comme des canards, nous essayâmes de nous faire une idée de la situation. Si cela pouvait encore s'aggraver, mieux valait repartir au plus vite. Mais non, ce n'était pas du sable mouvant... En tout cas, pas avec de l'herbe au-dessus... En profondeur, le sol paraissait plus consistant et comme l'hélico semblait ne plus s'enfoncer, nous décidâmes de nous arrêter là. De toute façon, nous n'en avions que pour quelques minutes.

- Au travail !

Déjà, je m'efforçais de basculer la touque vers la porte coulissante quand Staf m'appela :

- Hé, Maatje !

- Oui.

- Mollo, problème ! La touque va s'enfoncer dans la boue...

- T'as une autre solution ?

- Oui, là, largue le paquet de paperasses pour Lisala... Cela amortira le choc...

- Bonne idée.

De fait, la touque qui devait être jetée hors de l'appareil de près d'un mètre de haut n'allait certainement pas rester flotter à la surface de la gadoue. Non seulement elle allait s'enfoncer, mais en plus, il fallait la rouler de l'autre côté de la carlingue. C'est que le bouchon du réservoir se trouvait de l'autre côté. Courage, cela ne faisait qu'une quinzaine de mètres... heureusement rien ne pressait. On avait tout le temps... Péniblement, pataugeant dans la boue qui nous arrivait à mi-mollet et soufflant comme des bœufs, nous roulâmes le gros bidon tout en contournant la machine. Comme si cela ne suffisait pas, un nuage de petits moustiques s'était abattu sur nous. En les chassant de nos mains gluantes, nos chemises s'étaient maculées de boue et de toutes sortes de crasses. Ce ne devait pas être beau à voir. Heureusement qu'il n'y avait personne pour nous regarder. Quoique !

Al vlug had ik een kleine groep vogels zien voorbijvliegen. Vreemd. Ze doken op vanuit een bepaalde richting om wat later in omgekeerde richting terug te vliegen. Onschuldige ogen... Maar dit heen en weer gedoe verontrustte me toch... Waarschijnlijk een oude gewoonte als jager.

Eens aangekomen moest het vat recht gezet worden. Het woog meer dan 200 kg en in de modder was het geen gemakkelijke klus. Daar moesten we nog de pomp, de trechter en het zeemvel aanbrengen. Ieder op toer deed wat beweging om de brandstof over te pompen. Toen dit gedaan was waren we druipend van het zweet en vuiler dan varkens, en stapten we in de machine. Pussy startte de motor en wat later draaiden de grote wieken van onze ventilator opnieuw boven onze hoofden. Eindelijk wat frisse lucht...

Nog een laatste keer volgde ik de kleine vogels die boven ons vlogen, tot ik plots iets eigenaardigs bemerkte... Mijn bloed stolde in mijn aders toen ik een vogel zag die wat langer dan de andere scheen te zijn. Maar wat nu telde was hier weg te zijn. In een fractie van een seconde keek ik hoe Pussy de helikopter uit de modder trachtte te los te krijgen. Het was pas dan dat ik besefte dat de wat langere vogel niets anders was dan een pijl die in onze richting afgeschoten was. Een pijl of een speer? Ik wist het niet zeker, maar toen zag ik een tweede projectiel afkomen...

- "Go!" riep ik naar Pussy. "Step-off! Go! Go! Fast!"

Maar hier was het niet mogelijk al rijdend op te stijgen. Langzaam, maar dan zeer langzaam kwam de zware machine moeizaam uit de modder, met alle wijzers in het rood, trillend als een oude vrachtwagen, en steeg op in een wervelwind van gras en bladeren. Het was pas op dat ogenblik dat we een twintigtal Zwartzen opmerkten die naar ons toekwamen... Ze naderden in een halve cirkel, half gebukt, bijna kruipend. We hadden ze niet vroeger kunnen zien komen, daar ze door het hoge gras niet zichtbaar waren. Dit was beslist een verrassend schouwspel, irreël en bovendien schrikwekkend.

- "Shit", riep Pussy. Die moesten er nog zijn. Maar waar komen die vandaan

Men kon ze vooral aan de linkerzijde van het toestel zien, aan mijn kant... Ze stonden daar op hoogstens tien of vijftien meter afstand. Dit is dichtbij... en men moest geen tekening maken om vast te stellen dat ze naderden om ons te omsingelen en ons te verrassen... maar waarvoor? Om wat te doen? Allen waren gewapend met speren en bogen. Eén enkele had een "poupou". Voorzeker hun chef? De man schouderde zijn geweer. Uit zijn wapen barste een rookwolk los maar gelukkig sloeg het schroot nergens in.

Destijs zou men gezegd hebben dat het om een troep wilden of inboorlingen ging. Nu niet meer. Zelfs daar in de brousse in de verste uithoek der aarde moest men anders spreken. Het is zo dat de meesten van onze bezoekers T-shirts droegen waarop bij sommigen grote reclame prijkte. Giften van de missionarissen? Hoe moest men ze aanspreken? Mijne Heren? Sirs? Lords? Ja, dat is het, Lords-Kannibalen! Wat er ook van zij, geen enkele van onze nieuwe vrienden scheen gestoord of onder de indruk te zijn van het oorverdovend lawaai van de helikopter. Ik denk dat ik in hun plaats zou gevlogen zijn naar om 't even waar, bij het zien van deze reuzevogel die boven de brousse opsteeg. Zij niet, geen enkele reactie. Zagen ze zoets iedere dag? Neen, ik kon het enkel maar raden.

Très vite, je remarquai le vol d'une petite bande d'oiseaux. Etrange. Ils surgissaient d'une direction pour, quelques instants après, repartir en sens inverse. Des yeux inoffensifs... Mais ce va-et-vient me tracassait un peu. Probablement une vieille habitude de chasseur...

Arrivé en position, il fallut redresser le fût. Il pesait plus de 200 kg et dans la boue, ce n'était pas une chose aisée. Une fois en place, on installa la pompe, l'entonnoir et la peau de chamois. Puis chacun à son tour fit un peu d'exercice en pompant afin de transvaser le carburant. Cela terminé, dégoulinants de transpiration et plus sales que des gorets, nous remontâmes dans la machine. Pussy actionna le démarreur et un moment plus tard, les grandes pales de notre ventilateur tournaient à nouveau au-dessus de nos têtes. Enfin un peu de fraîcheur.

Une dernière fois, je suivis des yeux le vol des petits oiseaux au-dessus de nous, quand brusquement je remarquai quelque chose d'étrange... Mon sang se glaça en voyant ce qui me parut être un oiseau un peu plus long que les autres. Mais pour le moment, ce qui comptait, était de s'en aller ; en une fraction de seconde, je regardai Pussy s'efforcer de sortir l'hélico de la boue. Ce ne fut qu'alors que je réalisai que l'oiseau un peu plus long n'était autre qu'une flèche tirée dans notre direction. Une flèche ou une lance ? Je ne savais au juste, mais là, je voyais venir un second projectile...

- « Go » ! criai-je à Pussy. « Step-off ! Go ! Go ! Fast ! »

Mais ici, impossible de rouler. Ce fut lentement, mais alors très lentement et toutes les aiguilles dans le rouge que péniblement, en vibrant comme un vieux camion, la lourde machine s'extirpa de la boue et s'éleva dans un tourbillon d'herbes et de feuilles. Ce fut seulement à ce moment que nous aperçûmes une vingtaine de Noirs s'approchant de nous... progressant en demi-cercle, à moitié courbés, presque en rampant. Dissimulés par les matitis, nous n'avions pu les voir venir plus tôt. C'était une vision pour le moins surprenante, hors du temps, et effrayante à la fois.

- Shit, cria Pussy. Il ne manquait plus que ceux-là.

Mais d'où sortent-ils donc ?

Ils étaient surtout visibles du côté gauche de l'appareil, de mon côté... Je les voyais là, à dix ou quinze mètres tout au plus. C'est près... et il ne fallait pas de dessin pour réaliser qu'ils avançaient afin de nous encercler et de nous surprendre... mais dans quel but ? Pour quoi faire ? Tous étaient armés de lances et d'arcs. Un seul avait un « poupou ». Sans doute leur chef ? L'homme épaula. Son arme cracha un nuage de fumée mais par bonheur, la grenade ne fit aucun impact. Jadis, on aurait dit qu'il s'agissait d'une troupe de sauvages ou d'indigènes. Fini cela. Même là, dans cette brousse au bout du monde, il fallait parler autrement. C'est que la plupart de nos visiteurs avaient des T-shirts dont certains, avec de grandes réclames. Des cadeaux de missionnaires ? Comment fallait-il les appeler : Messieurs ? Sirs ? Lords ? Oui, c'est cela, Lords-Cannibales ! En tout cas, aucun de nos nouveaux amis ne sembla gêné ou impressionné par le vacarme épouvantable de l'hélicoptère. Je pense qu'à leur place, je me serais enfui aux cent mille diables en voyant cet immense oiseau de métal s'élever au-dessus de la brousse. Eux pas, aucune réaction. Voyaient-ils ça tous les jours ? Non. Mais je n'étais pas à leur place...

Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden

We waren sprakeloos bij de gedachte van hoe het met ons zou zijn afgelopen, hadden we een minuut langer getalmd... We konden niets meer zeggen... Maar eens te meer dacht ik bij mezelf dat ik in principe deze kist had moeten kunnen besturen. Welnu, niets daarvan. Het volstond niet ze een tijdje in de lucht te kunnen houden. Er was meer nodig. Met de machine kunnen spelen. Ze doen wentelen, achteruitvliegen, duizend kunstroeren, en vooral, zoals nu, indruk maken... en weg zijn, weg zijn. Het werd een obsessie; als Pussy iets zou overkomen, een kogel, een pijl of om 't even wat, dan was het afgelopen. Daar is de uitgang! Zelfs niet, het zou out, gedaan zijn, afgelopen, terminus... Alles moest heel snel maar niets mocht verkeerd gaan of het was de kookketel van de missionaris en de oude recepten... Aanmoedigend! Ik durfde niet te veel denken aan wat ons had kunnen overkomen.

Om ons te verwijderen moesten we zeer laag boven hen vliegen... en natuurlijk maakten allen van de gelegenheid gebruik om ons met hun speren en pijlen te bestoken. Die projectielen kwamen op ons af van alle kanten, van boven, van onder, recht voor. Nochtans kon geen van die krijgers de helikopter raken, hoewel we zo dicht bij hen, op enkele meter afstand waren. Toeval? Geluk? Daarvoor is er geen andere uitleg, behalve dat ze misschien ietwat gestoord waren door het hels lawaai van de machine en de reusachtige draaiende rotors. In elk geval hoorde ik geen enkele inslag en ook de motor scheen geen schade te hebben geleden door deze verrassingsaanval... Een speer kwam evenwel zeer dicht bij de cockpit. Ik zal me altijd het gruwelijk en krampachtig gezicht herinneren van diegene die ze gooide. Hij bevond zich op hoogstens zes of zeven meter van mij. Vreselijk! Onze blikken kruisten elkaar. Terwijl hij op mij mikte waren zijn ogen vol haat en toen zijn linkerhand de speer losliet zag ik op zijn lippen een soort grijns. De stalen punt vloog recht op mij af ... ik kon me enkel bukken, mijn knieën samendrukken, mijn voeten opheffen... en er kwam een grimas op mijn aangezicht, als ware ze de laatste... Hoewel ik ze niet hoorde, was de speer zeker al fluitend dicht voorbijgevlogen. In elk geval is het een van de beelden die nu nog in mijn nachtmerries rondspoken. Eindelijk begreep ik nu waarom de vogels heen en weer vlogen... Ik had echter liever gehad dat er een andere uitleg voor was...

De machine keerde zich naar de kant van de stroom en kwam langzaam op hoogte. Het laatste zicht van de bende krijgers was dat van een groep mannen die razend met de armen zwaaiden rond een vat. De "touque" van officieren die brandstof stalen te Coquilhatstad en die we als aandenken achterlieten. We konden er niets mee doen. Geen sprake van ze terug te brengen, ons nog liever ophangen! Het had geen zin ze te bewaren, want die 200 liter waren niet voldoende voor het zweet dat we daar gelaten hadden.

Vervolg en einde van de avonturen van Pussy, Maatje en Staf in ons volgend magazine.
Terug in Léo.

Suite et fin des aventures de Pussy, Maatje et Staf dans notre prochain magazine.
De retour à Léo.

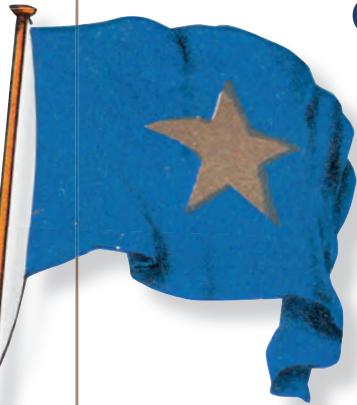
L'idée que cela aurait pu être notre fête si nous avions traîné une minute de plus, nous avait rendus muets... Nous n'avions rien à nous dire... Mais une fois de plus, je me fis la remarque, qu'en principe, j'aurais dû être capable de piloter ce bac. Or, il n'en était rien. Le tenir un moment en l'air ne suffisait pas. Il fallait autre chose. Savoir jouer avec la machine. La basculer, la faire reculer, faire mille manœuvres, mais surtout, comme maintenant, impressionner... et partir, partir. C'était une obsession. S'il arrivait quelque chose à Pussy, une balle, une flèche ou n'importe quoi, c'était terminé. Par ici la sortie ! Même pas, ce serait : out, fini, terminé, terminus... Tout devait aller très vite. Rien ne pouvait rater ou c'était le chaudron du missionnaire et les vieilles recettes... Encourageant ! Je n'osais pas trop penser à ce qui aurait pu nous arriver.

Pour nous éloigner, nous devions passer très bas au-dessus d'eux et, bien entendu, tous en profitèrent pour lancer leurs sagaises et leurs flèches. Celles-ci jaillissaient de toutes parts, dessus, dessous, de face. Pourtant aussi près d'eux - nous n'en étions qu'à quelques mètres - aucun des guerriers ne put atteindre l'hélicoptère. Un hasard ? Une chance ? Il n'y a pas d'autre explication, sauf peut-être qu'ils étaient malgré tout un peu troubés par le terrible boucan de la machine et le tournoiement des immenses rotors. En tout cas, je n'entendis aucun impact et le moteur lui aussi semblait ne pas avoir souffert de cette attaque-surprise... Une lance cependant, passa très près du cockpit. Je me souviendrai toujours du visage cruel et crispé de celui qui la lança. Il était là, à six ou sept mètres, pas plus. Atroce ! Nos regards se croisèrent. Ses yeux me foudroyèrent en me visant et je vis sur ses lèvres comme un rictus au moment où la lance quitta sa main gauche. La pointe d'acier fonça droit sur moi... Je ne pus m'empêcher de m'incliner, de serrer les genoux, de lever les pieds... et de faire une grimace, comme celle qui devait être la dernière... Certes, je ne l'entendis pas, mais la lance avait dû siffler en passant si près. C'est en tout cas une de ces visions qui, maintenant encore, hante mes cauchemars. J'avais enfin l'explication du va-et-vient des oiseaux... J'aurais toutefois souhaité que cela eût un autre motif...

Basculant du côté du fleuve, la machine prit lentement de l'altitude. La dernière vue de l'escouade de guerriers fut celle d'une troupe d'hommes gesticulant, furieux, autour d'un bidon. La touque des officiers-voleurs d'essence de Coquilhatville que nous leur laissions en souvenir. Nous n'en avions que faire. La ramener était exclu, plutôt nous prendre ! Et il était inutile de la garder, car 200 litres ne pouvaient contenir ce que nous avions transpiré là en quelques secondes !



Congo 1960: de dramatische onafhankelijkheidsperiode



Wilfried De Brouwer

Traduction :

André Perrad

& Mich De Weirdt

Congo 1960 : la période dramatique de l'indépendance

Deel 3: De Belgische militaire acties tijdens de evacuatie

Scenario

De onlusten in Leopoldstad en Matadi in 1959 hadden reeds aangetoond dat de verhouding tussen blanken en zwarten in onze voormalige kolonie zeer gespannen was. De overgang naar onafhankelijkheid zou niet rimpelloos verlopen. De enige die rotsvast geloofde in de onwrikbaarheid van het binnenlands veiligheidssysteem was generaal Janssens, de patron van de Weermacht. Hij was er van overtuigd dat de "inlanders" wel zouden luisteren naar hun officieren, en dat waren allemaal Belgen.

Maar heel wat kolonialen hadden hun twijfels. Ze hadden gezien en gehoord hoe de Congolese leiders tijdens hun verkiezingscampagnes de bevolking opjutten met valse verkiezingsbeloftes. De Belgen werden afgeschilderd als profiteurs, slavendrijvers, en van de ene dag op de andere zou, na de onafhankelijkheid, de levensstandaard van de inlanders op het niveau getild worden van de blanken.

Diegene die ook inzag dat we op onze hoede moesten zijn was de toenmalige minister van landsverdediging, Arthur Gilson. Hij was een paar keer op bezoek geweest bij de Belgische militairen in Congo en was er van overtuigd dat het bestaand contingent op de basissen Kamina (Katanga) en Kitona (Beneden Congo) moest versterkt worden. Het militair apparaat had ook nog 'antennes' voor de Zeemacht in Banana en Boma, aan de monding van de Congostroom.

Nog voor de onafhankelijkheid werd versterking gestuurd op diverse fronten; een bataljon para's in Kitona, waarvan een compagnie in Leopoldstad (Léo) en twee bataljons commando's in Kamina. De capaciteit van het luchтtransport in Kamina werd verhoogd tot zeven C-47's en zes C-119's. Bovendien werden zestien Harvards van de

Partie 3 : Les actions militaires belges durant l'évacuation

Scénario

Les troubles à Léopoldville et Matadi en 1959 avaient déjà montré que la relation entre Blancs et Noirs dans notre ancienne colonie était très tendue. La transition vers l'indépendance ne se passerait pas sans heurts. La seule personne qui croyait fermement dans la valeur inébranlable du système de sécurité intérieure était le général Janssens, patron de la Force Publique. Il était persuadé que les « indigènes » obéiraient à leurs officiers, qui étaient tous des Belges.

Mais beaucoup de coloniaux en doutaient. Ils avaient vu et entendu les dirigeants congolais conditionner la population par de fausses promesses durant leurs campagnes électorales. Les Belges étaient dépeints comme des profiteurs, des esclavagistes et du jour au lendemain, après l'indépendance, le niveau de vie des indigènes serait élevé à celui des blancs.

Celui qui a compris que nous devions être vigilants était le ministre de la défense nationale de l'époque : Arthur Gilson. Il était allé quelques fois visiter les militaires belges au Congo et était convaincu que le contingent existant sur les bases de Kamina (Katanga) et Kitona (Bas-Congo) devait être renforcé. L'appareil militaire disposait encore des « antennes » de la Force Navale à Banane et Boma à l'embouchure du fleuve Congo.

Avant l'indépendance, un renfort fut envoyé sur divers fronts ; un bataillon de paras à Kitona dont une compagnie à Léopoldville (Léo) et deux bataillons de commandos à Kamina. Le potentiel de transport aérien à Kamina fut porté à sept C-47 et six C-119. De plus, seize Harvard de l'école de pilotage de Kamina furent convertis en T-6A, ce qui permettait de les armer de six roquettes, deux bombes et quatre

vliegschool in Kamina omgebouwd tot T-6A's wat toeliet om ze te bewapenen met zes raketten, twee bommen en vier machinegeweren. De T-6A's werden ontploid in drie flights van elk vier vliegtuigen en vijf piloten, de eerste in Kigali om de onlusten tussen de Hutu's en Tutsi's te bedwingen, de tweede in Kindu en de derde in Kitona. Maar ook de Zeemacht zette koers naar Congo; in juni verzamelden het troepentransportschip "Kamina" en vier kustvaarders zich in de haven van Banana.

T-6A with 6 rockets and 2 gunpods. (A. Van Haute)



C-119 reinforcements in Kamina.



mitrailleuses. Les T-6A furent déployés en trois flights de chacun quatre avions et cinq pilotes, le premier à Kigali pour contrôler les incidents entre Hutus et Tutsis, le deuxième à Kindu et le troisième à Kitona. La Force Navale a également mis le cap sur le Congo ; en juin, le navire transporteur de troupes « Kamina » et quatre navires côtiers se sont rassemblés dans le port de Banane.

Congo 1960

De eerste militaire acties

Zoals reeds vermeld in het eerste deel duurde het slechts enige dagen tot de basis van de Weermacht rumoerig werd - de verwachte opslag en benoemingen kwamen er niet - en de eerste revoltes werden genoteerd zowel in Leopoldstad (Léo), Matadi, Thysstad, Luluaburg als in Elisabethstad (E'velle). Toen op 07 juli een trein met geslagen en vernederde Belgen uit Thysstad in Léo aankwam, en het geweld in de stad toenam, werd het duidelijk dat de uitspattingen van de ANC¹ rebellen niet meer controleerbaar waren. De regering besliste noodgedwongen om de Belgische troepenmacht in Congo nog op te drijven en een massale evacuatie op gang te brengen. De Sabena-vloot werd opgeëist en de militaire transportvloot werd uitgebreid met 15 C-119, twee DC-4's en drie DC-6A's.

Tot **09 juli** nemen de Belgische militairen een passieve houding aan, maar wanneer het duidelijk wordt dat de toestand uit de hand loopt, beslist de regering om actief op te treden. Dit ondanks de houding van Lumumba, de eerste minister en minister van landsverdediging, die elke aanvraag weigert om Belgische militairen toe te laten hun landgenoten te beschermen bij de evacuatie. Dit ongevraagd militair optreden wordt door de internationale gemeenschap beschouwd als een agressie.

Matadi wordt lam gelegd door stakers, maar de haven is van levensbelang voor de bevoorrading van Léo, vooral om de nodige brandstof te kunnen leveren voor de vliegtuigen die ingezet moeten worden voor de evacuatie van de vluchtelingen. De Belgische militaire leiding beslist om de staking te breken op een passieve manier. Met de hulp van de Zeemacht ontschepen de Ardeense Jagers op **10 juli** in Matadi, terwijl Boma via een landoperatie door een compagnie commando's wordt ingenomen. De instructies zijn om dit geweldloos te doen. Dit lukt vrij goed in Boma, maar in Matadi worden de Ardeense Jagers ontvangen op hevig geschut. Er is dus geen sprake meer om de haven op een "vreedzame" manier over te nemen. De kustvaarder 'De Moor' beantwoordt het vuur en de Harvards van Kitona worden op **11 juli** ter hulp geroepen. De Harvard piloten, waaronder ondergetekende, krijgen de instructie om niet onnodig de wapens te gebruiken en zeker geen slachtoffers te maken. Onze oversten dachten nog steeds dat de rebellen zouden gaan lopen wanneer ze 'gevechtsvliegtuigen' zagen. Niets was minder waar; we moesten de torens waarop het ANC geschut staat opgesteld neutraliseren, het luchtafweergeschut spuwde vuur en vlam en er wordt een vliegtuig neergehaald. Gelukkig wordt de piloot, Guy Depypere, gered, maar de andere Harvards landen terug in Kitona met kogelgaten².

In de late namiddag doet zich een belangrijk incident voor op de weg tussen Thysstad en Matadi. De rebellerende ANC leiding in Thysstad had gedreigd versterking te sturen naar Matadi en één van de Harvard-piloten (Jim Van Roy) wordt gevraagd een verkenningsvlucht uit te voeren. Op bepaald ogenblik merkt hij een klein konvooi op met een gepantserd voertuig en enige militaire camions, op weg naar Matadi. Hij wordt beschoten en hij beantwoordt het vuur; de pantserwagen wordt geraakt en vernield. Dit gebeurt tegen de valavond en Jim landt in Kitona in de volledige duisternis. Ik was de enige die nog aanwezig was in de flight en heb onmiddellijk na zijn landing zijn relaas gehoord. Hij was ervan overtuigd dat hij beschoten werd omdat hij in de vallende duisternis zeer goed de vlammetjes zag die uit de loop van het geschut van het pantservoertuig kwamen. Hij was teruggekeerd boven het grondgebied

Les premières actions militaires

Comme indiqué dans la première partie, il ne faut que quelques jours pour que l'agitation gagne le cœur de la Force Publique – les salaires et les nominations attendues n'arrivent pas – les premières révoltes sont signalées aussi bien à Léo, qu'à Matadi, Thysville, Luluabourg et Élisabethville (É'velle). Lorsque le 07 juillet, un train de Belges brutalisés et humiliés arrive de Thysville à Léo et que la violence augmente dans la ville, il apparaît clairement que les débordements de l'ANC¹ ne sont plus contrôlables. Le gouvernement est contraint d'augmenter encore les troupes au Congo et de lancer une évacuation massive. La flotte de la Sabena est réquisitionnée et le transport militaire augmenté de 15 C-119, deux DC-4 et trois DC-6A.

Jusqu'au **09 juillet**, les militaires belges adoptent une position d'attente, mais lorsqu'il devient évident que la situation se dégrade trop, le gouvernement décide d'intervenir activement. Ceci malgré l'attitude de Lumumba, premier ministre et ministre de la défense nationale, qui refuse toute demande d'autorisation pour que les militaires belges puissent protéger l'évacuation de leurs compatriotes. Cette intervention militaire non sollicitée est considérée par la communauté internationale comme une agression.

Matadi est paralysée par les grévistes, mais son port est vital pour l'approvisionnement de Léo, surtout afin de pouvoir fournir le carburant nécessaire aux avions prévus pour l'évacuation des réfugiés. Les autorités militaires belges décident de casser la grève passivement. Avec l'aide de la Force Navale, les Chasseurs Ardennais débarquent le **10 juillet** à Matadi, tandis que Boma est investie par une compagnie de commandos via une opération terrestre. Les instructions recommandent la non-violence. Cela réussit à Boma mais à Matadi, les Chasseurs Ardennais sont accueillis par des tirs intenses. Il n'est donc plus question de prendre le port de manière pacifique. Le navire côtière « De Moor » répond au feu et les Harvard de Kitona sont appellés à l'aide le **11 juillet**. Les pilotes de Harvard, parmi lesquels le soussigné, reçoivent pour instruction de ne pas employer les armes inutilement et certainement de ne faire aucune victime. Nos supérieurs pensent encore que les rebelles s'enfuiraient à la vue d'avions de combat. Rien n'était moins vrai ; nous devons neutraliser les tours sur lesquelles se trouve installée l'artillerie antiaérienne ANC qui crache feu et flamme et un avion est abattu. Heureusement, le pilote Guy Depypere est sauvé, mais les autres Harvard atterrissent à Kitona avec des trous dus aux tirs².

En fin d'après-midi, un incident se produit sur la route entre Thysville et Matadi. Les chefs rebelles de l'ANC à Thysville ont menacé d'envoyer des renforts à Matadi, et un des pilotes de Harvard (Jim Van Roy) est chargé d'un vol de reconnaissance. Sur la route vers Matadi il observe soudain un petit convoi composé d'un véhicule blindé et de quelques camions militaires. On tire sur lui et il répond par le feu ; le véhicule blindé est touché et détruit. Ceci se passe à la tombée du jour et Jim atterrit à Kitona dans l'obscurité totale. J'étais le seul encore présent au flight et immédiatement après son atterrissage, j'ai écouté son récit. Il était convaincu d'avoir été mitraillé car dans l'obscurité tombante, il a très bien distingué les flammes provenant du canon du véhicule blindé. Il était revenu en passant par le territoire Angolais car il craignait d'avoir été touché et de tomber aux mains des rebelles.

1. De Weermacht werd omgedoopt tot Armée Nationale Congolaise (ANC).

2. Meer hierover in het 'Dagboek van een FAF piloot'
<http://www.vieillestiges.be/nl/articles/3>

1. La Force Publique est rebaptisée Armée Nationale Congolaise (ANC).

2. Plus à ce sujet dans le « Journal de Campagne d'un pilote FAF » :
<http://www.vieillestiges.be/fr/articles/3>



Guy Depypere's T-6A, shot down at Matadi on 11 July 1960.

van Angola omdat hij vreesde dat hij geraakt werd en dat hij in de handen van de rebellen zou vallen.

Nadat hij dit voertuig had vernietigd, is de rest van het konvooi teruggekeerd naar Thysstad. Later hebben we vernomen dat alle ANC rebellen de instructie hadden om op alle vliegtuigen te vuren, in eender welke omstandigheden.

Wat we toen ook niet wisten is dat het voertuig radiocontact had met Thysstad en dat de inzittenden hadden gemeld dat ze beschoten werden door een vliegtuig, nog vooraleer ze zelf geraakt werden. Dit incident zal ernstige gevolgen hebben in Thysstad; de houding van de ANC rebellen tegenover de Europeanen wordt nog agressiever. Nochtans is het onjuist dat dit de aanleiding was tot de rebellie, die was reeds sinds enige dagen aan de gang. Zoals hierboven vermeld was de eerste trein met gemolesteerde Europeanen vanuit Thysstad en Inkisi reeds vier dagen voordien in Léo aangekomen.

De dag ervoor, op 10 juli werden de 1.200 gijzelaars uit het Immo-Kasai gebouw in Luluaburg bevrijd na een gewaagde paratroep. Verder werd een militair contingent naar E'ville gestuurd om rebellerende ANC militairen te overmeesteren en 300 vluchtelingen te evacueren. We hebben dit reeds vermeld in ons vorig magazine.

Ook op 10 juli was een militaire DC-6 uit Kitona geland in Leopoldstad. Op dat ogenblik was het vliegveld van Ndjili nog veilig maar bij aankomst wordt de bemanning bedreigd door veelal dronken muiters.

Après la destruction du véhicule, le reste du convoi est rentré à Thysville. Plus tard, nous avons appris que tous les rebelles ANC avaient reçu pour instruction de tirer sur tout avion quelles que soient les circonstances.

Ce que nous ignorions également, c'est que le véhicule était en contact radio avec Thysville et que ses occupants avaient signalé être attaqués par un avion, et cela avant d'être eux-mêmes touchés. Cet incident aura des conséquences sérieuses à Thysville ; l'attitude des rebelles ANC envers les Européens deviendra plus agressive encore. Il est pourtant inexact d'y voir l'origine de la rébellion, celle-ci étant déjà en cours depuis plusieurs jours. Comme mentionné ci-dessus, le premier train avec des victimes européennes de Thysville et Inkisi était déjà arrivé à Léo le 07 juillet.

Le jour avant, le 10 juillet, les 1.200 otages de l'Immo-Kasai à Luluabourg furent libérés après un paratroop audacieux. Le même jour, un contingent militaire fut envoyé à E'ville pour maîtriser les rebelles de l'ANC et évacuer 300 réfugiés. Nous l'avons déjà mentionné dans notre précédent magazine.

Le 10 juillet également, un DC-6 militaire parti de Kitona s'était posé à Léopoldville. À ce moment, l'aéroport de Ndjili semblait encore sûr mais à l'arrivée, l'équipage est menacé par des mutins souvent ivres. La situation semble désespérée : l'aéroport est rempli de réfugiés, en majorité des femmes et des enfants ; boisson et nourriture font défaut. Le commandant de bord et le navigateur sont faits prisonniers.

Congo 1960

De toestand was er hopeloos: het luchthavengebouw zat vol met vluchtelingen, voor het merendeel vrouwen en kinderen; drank en voedsel ontbreken. De bordcommandant en de navigator worden gevangen genomen.

De plaatselijke vertegenwoordiger van Sabena doet beroep op een Congolese minister, die onder MP-escorte Ndjili vervoegt en beide officieren bevrijdt. Hierna eist hij dat de DC-6 zo snel mogelijk opstijgt. Normaal was het voorzien dat het vliegtuig militairen aan boord zou nemen, maar deze kwamen niet opdagen. Wegens de hachelijke situatie van de vluchtelingen beslist de bordcommandant voorrang te geven aan de talrijke vrouwen en kinderen en deze naar België over te vliegen.

De BAF DC-6 stijgt op bij valavond, volgestouwd met vluchtelingen richting Brussel via Kano (Nigeria) en Tripoli (Libië). Dank zij het RAF-garnizoen in Tripoli ontvangen de uitgeputte bemanning en de ontredderde passagiers de nodige zorgen en rust vooraleer koers te zetten naar Brussel. Daar wacht hen een ontroerende opvang.

De bezetting van Ndjili

Wellicht de belangrijkste militaire actie is de bezetting van Ndjili op 13 juli 1960. Het is een gecoördineerde actie met het detachement van 150 para's dat zich reeds in de stad bevindt, de drie overblijvende Harvards van Kitona en een kleine vloot van militaire transportvliegtuigen die de versterking vanuit Kitona binnenvliegt. De inname van het controlegebouw door de 150 para's gebeurt met een minimum aan

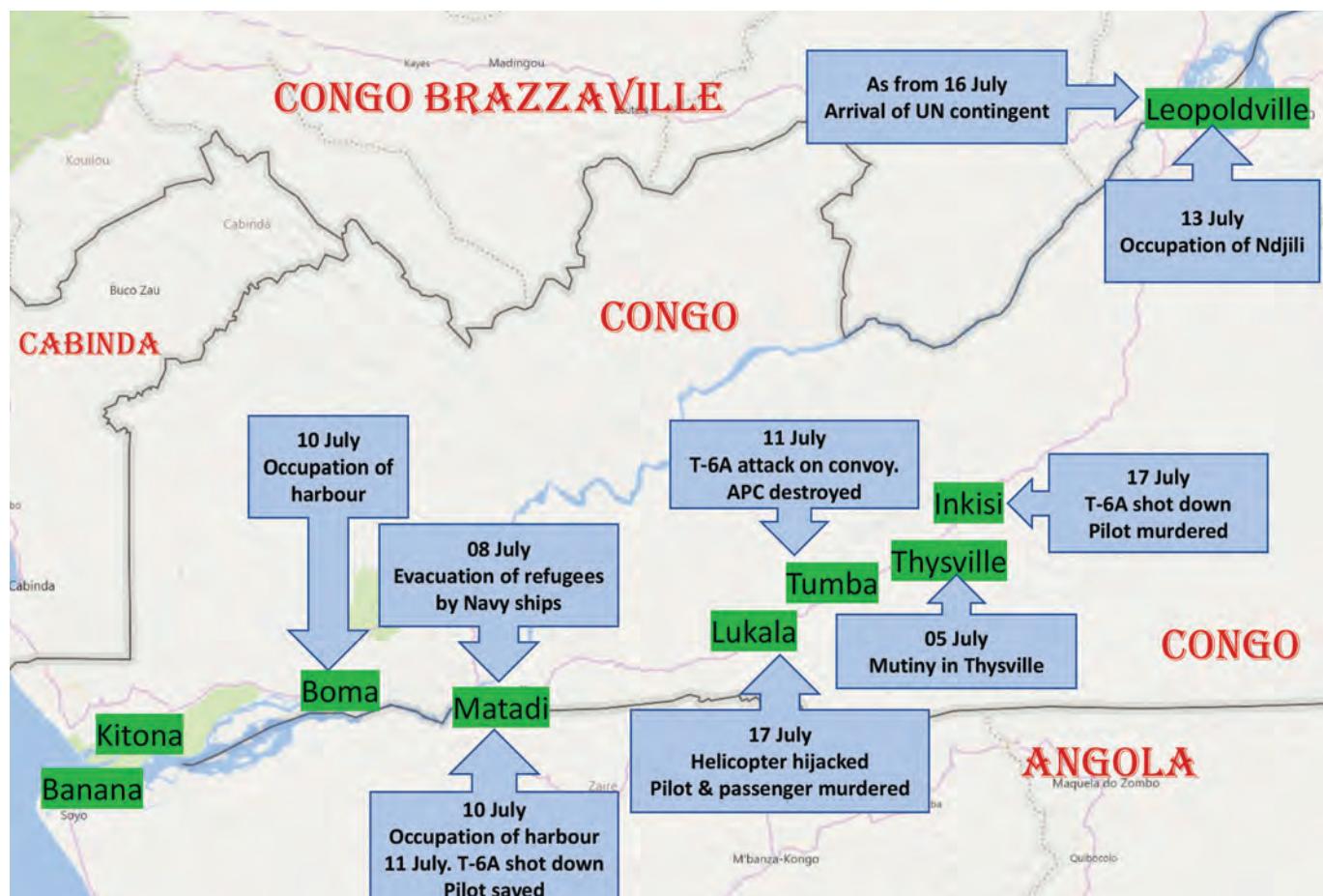
Le représentant local de la Sabena fait appel à un ministre congolais qui rejoint Ndjili sous escorte MP et libère les deux officiers. Ensuite, il exige que le DC-6 décolle le plus rapidement possible. Il était normalement prévu que l'avion embarque des militaires mais ceux-ci ne se sont pas présentés et en raison de la situation précaire des réfugiés, le commandant de bord décide de donner la priorité aux nombreuses femmes et enfants et de les emmener en Belgique.

En début de soirée, bourré de réfugiés, le BAF DC-6 décolle vers Bruxelles via Kano (Nigeria) et Tripoli (Libye). Grâce à la garnison RAF de Tripoli, l'équipage éprouvé et les passagers désespérés reçoivent les soins nécessaires et un peu de repos avant de reprendre le cap vers Bruxelles. Et là les attend un accueil émouvant.

L'occupation de Ndjili

L'action militaire sans doute la plus importante est l'occupation de Ndjili le **13 juillet 1960**. C'est une action coordonnée avec le détachement de 150 paras déjà présents dans la ville, les trois Harvard restants de Kitona et une petite flotte d'avions de transport militaires qui amènent des renforts de Kitona. La prise de la tour de contrôle par les 150 paras se passe avec un minimum de sang versé mais deux victimes ANC restent au sol. Lorsque les trois Harvard de Kitona arrivent à Léo, la tour de contrôle vient d'être investie par les paras. Nous entendons à la radio la voix d'Éric Bouzin nous demander de 'sécuriser' la route entre la ville et l'aérodrome. Jo d'Hert, le leader de notre formation, reste dans les environs de l'aérodrome tandis que Baudouin de Changy

Events in Bas-Congo 08 - 20 July 1960.



Congo 1960

bloedvergieten; maar toch vallen twee ANC slachtoffers. Wanneer de drie Harvards van Kitona in Léo aankomen is de controletoren pas ingenomen door de para's. We horen de stem van Eric Bouzin over de radio die ons vraagt om de route tussen de stad en het vliegveld te 'bewaken'. Jo d'Hert, onze formatieleider blijft in de omgeving van het vliegveld terwijl Baudouin de Changy en ikzelf langs de weg patrouilleren. Wanneer we militaire camions op weg naar het vliegveld ontwaren hebben we ter afschrikking het vuur geopend. De camions zijn gestopt en de inzittenden zijn gaan lopen.

Bij de landing worden we opgewacht door brigadier generaal Gheysen, commandant Cometro³, die ons vraagt of we onze wapens hadden gebruikt. Na ons bevestigend antwoord begint hij ons uit te schelden: we begrijpen niet goed waarom. We hadden als opdracht de toegang vanuit de stad tot het vliegveld te 'bewaken' en zien niet in hoe men een bewaking kan uitvoeren zonder op te treden. Wanneer de generaal vertrekt, worden we aangesproken door kolonel-vlieger Nithelet, de adjunct van Gheysen. Deze RAF 609 Sqn veteraan en gewezen korpscommandant van de 15 Wing fluistert ons toe: *Shoot to kill...*

Het verschil van aanpak tussen die twee hogere officieren illustreert de complexiteit en de dubbelzinnigheid van het militair optreden. Enerzijds moeten we al het nodige doen om onze landgenoten te beschermen en veilig te evacueren, anderzijds moeten we er rekening mee houden dat elke militaire actie kan aanleiding geven tot represailles. Bovendien wordt dergelijk optreden door de internationale gemeenschap bestempeld als agressie.

Maar we worden geconfronteerd met de feiten. Zonder enige agressieve actie worden onze vliegtuigen beschoten. De rebellerende Congolese militairen deinzen er niet voor terug hun Belgische officieren gevangen te nemen, te folteren en hun vrouwen te verkrachten. Op diverse plaatsen in Congo ondergaan veel landgenoten hetzelfde lot.

Ons optreden langs de weg Léo - Ndjili was enkel bedoeld om het vliegveld te beveiligen om een vlotte evacuatie toe te laten. Er zijn trouwens geen slachtoffers gevallen. Af en toe waren we verplicht om onze tanden te tonen om enig effect te ressorteren; in bepaalde gevallen moesten we dus gebruik maken van onze wapens. We hadden geen andere keuze...

Het drama van 17 juli

Thysstad leek het zenuwcentrum van de rebellie. Na de bezetting van Ndjili bleven de rebellen in Thysstad agressieve taal spreken en ze dreigden troepenversterking te sturen naar Léo.

De taak van de Harvards in Ndjili bestond dus hoofdzakelijk uit gewapende patrouilles tussen Thysstad en Léo. Bij ons weten hebben geen versterkingen de hoofdstad bereikt. Nochtans werd tijdens deze vluchten opgemerkt dat de rebellen de brug over de Inkisi rivier in het gelijknamig stadje blokkeerden om te beletten dat vluchtelingen met de wagen de hoofdstad zouden bereiken.

Zoals vermeld in ons vorig magazine kende de poging om op 17 juli een paar vluchtelingen met een Alouette II helikopter op te pikken in Lukala, ongeveer 170 km ten zuidwesten van Léo, een dramatische afloop. André Rijckmans, de adjunct gewestbeheerder, had gevraagd aan

et moi-même patrouillons le long de la route. Lorsque nous voyons des camions militaires se diriger vers l'aéroport, nous effectuons un tir d'intimidation. Les camions stoppent et leurs occupants s'enfuient.

À l'atterrissement, nous sommes attendus par le brigadier général Gheysen, commandant de Cometro³, qui nous demande si nous avons fait usage de nos armes. Après notre réponse affirmative, il commence à nous invectiver : nous ne comprenons pas bien pourquoi. Nous avions pour mission de sécuriser l'accès à l'aéroport et ne voyions pas comment sécuriser sans intervenir. Une fois le général parti, nous sommes interpellés par le colonel aviateur Nithelet, l'adjoint de Geysen. Ce vétéran du 609 Sqn RAF et ancien chef de corps du 15 Wing nous chuchote : *Shoot to kill...*

La différence d'approche entre ces deux officiers supérieurs illustre la complexité et l'ambiguïté de l'action militaire. D'une part nous devons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour protéger et évacuer nos compatriotes, d'autre part nous devons tenir compte du fait que toute action militaire peut donner lieu à des représailles. En outre, la communauté internationale qualifie ces actes d'agression.

Mais nous sommes confrontés aux faits. Sans la moindre action agressive de notre part, nos avions sont mitraillés. Les rebelles militaires congolais n'hésitent pas à emprisonner et torturer leurs officiers belges et à violer leurs femmes. De nombreux compatriotes subissent le même sort en divers endroits du Congo.

Notre action sur la route Léo-Ndjili était uniquement destinée à sécuriser l'aéroport pour permettre une évacuation rapide. Il n'y a d'ailleurs pas eu de victimes. Il fallait parfois montrer les dents pour obtenir un effet quelconque ; dans certains cas, nous étions donc amenés à devoir utiliser nos armes. Nous n'avions pas d'autre choix...

Le drame du 17 juillet

Thysville semble être le centre nerveux de la rébellion. Après l'occupation de Ndjili, les rebelles de Thysville continuent à extérioriser leur agressivité et menacent d'envoyer des renforts de troupes à Léo.

La mission des Harvard de Ndjili consiste donc principalement en patrouilles armées entre Thysville et Léo. À notre connaissance, aucun renfort n'a atteint la capitale. Pourtant, il a été observé au cours de ces vols que les rebelles bloquent le pont sur la rivière Inkisi dans la ville du même nom pour empêcher les réfugiés d'atteindre la capitale en voiture.

Comme mentionné dans notre magazine précédent, la tentative de récupérer un certain nombre de réfugiés avec un hélicoptère Alouette II à Lukala, à environ 170 km au sud-ouest de Léo, connaît une issue dramatique. André Rijckmans, le directeur régional adjoint, avait demandé au Harvard accompagnateur de ne pas se montrer au-dessus de l'aire d'atterrissement de l'hélicoptère. Le pilote, Baudouin de Changy, en profite pour effectuer un vol de reconnaissance au-dessus du pont d'Inkisi, à environ 40 km de Lukala. Son avion est touché par des tirs antiaériens et il se voit obligé d'exécuter un atterrissage d'urgence. Lorsqu'il veut sortir des débris de l'avion, il est abattu.

Entretemps, l'équipage de l'hélicoptère est fait prisonnier par les militaires rebelles de l'ANC à Lusaka. Ils sont transférés au camp ANC

³. Cometro (Commando Metropolitaanse strijdkrachten)

³. Cometro : Commandement Métropolitain des Troupes

Congo 1960

de vergezellende Harvard om zich niet te tonen boven de landingsplaats van de helikopter. De piloot, Baudouin de Changy, gebruikt de gelegenheid om een verkenningsvlucht uit te voeren boven de brug van Inkisi, op ongeveer 40 km van Lukala. Zijn vliegtuig wordt door het afweergeschut geraakt, en hij ziet zich verplicht een noodlanding uit te voeren. Wanneer hij uit het wrak van het vliegtuig wil klimmen wordt hij gedood.

Ondertussen wordt de helikopterbemanning gevangen genomen door de rebellerende ANC militairen in Lukala. Ze worden overgebracht naar het ANC kamp in Thysstad. Rijckmans kan nog telefoneren naar een Belgische dokter die als één van de weinige blanken in Thysstad was achtergebleven. Hij vraagt om de Congolese autoriteiten op de hoogte te brengen, maar vreest op dat ogenblik duidelijk niet voor zijn leven. Even later worden Rijckmans en zijn piloot, Emmanuel Kervyn de Meerendré, in het wachtkaak van het kamp Hardy hardhandig ondervraagd en op een bepaald ogenblik door een muiter neergeschoten vanuit de vensteropening. Ze zijn waarschijnlijk op slag dood. De twee slachtoffers worden naar de Inkisi brug gebracht en samen met het stoffelijk overschot van Baudouin in het water gegooid. Geen van de drie lichamen is ooit teruggevonden.

Waarom werd de helikopterbemanning vermoord? Misschien als weerwraak voor de dood van de bemanning van het pantservoertuig een week voordien? Het is een feit dat de helikopter absoluut geen agressieve bedoelingen had en dat André Rijckmans, die Lingala sprak, zeer vertrouwd was met de regio. Volgens Geneviève, zijn weduwe: "Mijn man en ik reisden 25 dagen per maand rond, we leefden in de dorpen bij de mensen. Onze kinderen speelden samen met de Congolese. Mijn man behandelde blanken en zwarten gelijk".

Dit helikopterdrama toonde duidelijk aan dat de lokale overheden geen controle meer hadden over de toestand, wat uitmondde in totale anarchie.

We worden geleidelijk afgelost door de UNO-troepen die vanaf 20 juli de beveiliging van de evacuatie in Ndjili verzekeren. De twee resterende Harvards van Kitona, ondertussen versterkt met de vier Harvards van Kindu en vier Fouga's van Kamina, worden op 20 juli teruggeroepen naar Kamina. De terugvlucht gebeurt via Kikwit, dat enige dagen tevoren was ingenomen door de para's, en Luluaburg, dat nog steeds in de handen was van de Belgische militairen sinds de paratroop van 10 juli. We zijn terug in Kamina op 21 juli; van de viering van de nationale feestdag is geen sprake.

Maar ook de Belgische grondtroepen moeten Léo verlaten. Voor die terugtocht naar Kitona worden negen C-119 en één DC-4 ingezet. Tot 24 juli zullen deze vliegtuigen doorlopend de verbinding tussen Léo en Kitona verzekeren. Het tanken en laden te Ndjili stelt veel problemen, gezien het groot aantal vliegtuigen die in lange rijen aanschuiven. Het is moeilijk om aan brandstof te geraken en de bemanningen slapen in de vliegtuigen of in de gangen van de luchthaven.

Acties vanuit Kamina

Ondertussen is er heel wat beweging op diverse plaatsen in Congo. Om de evacuaties te beveiligen worden de voornaamste vliegvelden in Congo bezet door de Belgische troepen. Hun in plaats stelling is de taak van de militaire transportvloot, C-119's en DC-3's, die, meestal vanuit Kamina, diverse contingents Belgische militairen op de voornaamste vliegvelden droppen of afzetten (*zie kaart op p. 42*).

de Thysville. Rijckmans parvient encore à téléphoner à un médecin belge qui est un des rares blancs à être resté à Thysville. Il demande que les autorités congolaises soient au courant, mais à ce moment il ne craint pas pour sa vie. Un peu plus tard, Rijckmans et son pilote, Emmanuel Kervyn de Meerendré, sont brutallement interrogés dans le local de garde du camp Hardy et soudain abattus par un mutin tirant par l'ouverture d'une fenêtre. Ils sont sans doute morts sur le coup. Les deux victimes sont transportées au pont d'Inkisi d'où elles sont jetées à l'eau avec la dépouille de Baudouin. Aucun des trois corps n'a jamais été retrouvé.

Pourquoi l'équipage de l'hélicoptère a-t-il été tué ? Peut-être en représailles pour la mort de l'équipage du véhicule blindé la semaine précédente ? Il est un fait que l'hélicoptère n'avait aucune intention agressive et qu'André Rijckmans qui parlait Lingala, était très familier de la région. Selon sa veuve Geneviève : « *Mon mari et moi avons voyagé 24 jours par mois, nous avons vécu dans les villages avec la population. Nos enfants jouaient avec les Congolais. Mon mari a traité Blancs et Noirs de la même manière* ».

Ce drame de l'hélicoptère montre clairement que les autorités locales n'ont plus aucun contrôle de la situation, ce qui débouche sur une anarchie totale.

Nous sommes progressivement remplacés par les troupes de l'ONU qui, à partir du 20 juillet, assurent la sécurité de l'évacuation à Ndjili. Les deux Harvard restants de Kitona, entretemps renforcés par quatre Harvard de Kindu et quatre Fouga de Kamina sont rappelés à Kamina le 20 juillet. Le vol de retour se passe via Kikwit investi quelques jours auparavant par les paras, et Luluaburg toujours aux mains des militaires belges depuis le paratroop du 10 juillet. Nous sommes de retour à Kamina le 21 juillet ; la célébration de la fête nationale n'est pas évoquée.

Mais les troupes terrestres belges doivent également quitter Léo. Pour le retour à Kitona neuf C-119 et un DC-4 sont engagés. Jusqu'au 24 juillet, ces avions assureront en permanence la liaison entre Léo et Kitona. Le ravitaillement en carburant et le chargement à Ndjili posent de nombreux problèmes vu le grand nombre d'avions qui se déplacent en longues files. Il est difficile de trouver du carburant et les équipages dorment dans les avions ou dans les couloirs de l'aérogare.

Actions depuis Kamina

Entretemps, il y a beaucoup de mouvement en divers endroits du Congo. Pour sécuriser les évacuations, les aérodromes principaux du Congo sont occupés par des troupes belges. Leur mise en place est la tâche de la flotte militaire de transport, des C-119 et DC-3, qui, le plus souvent depuis Kamina, parachutent ou déposent divers contingents de militaires belges (*voir carte p 42*).

Depuis Kamina, des paras sont parachutés sur l'aérodrome de Kabalo, d'où ils foncent vers Kongolo contre des mutins de l'ANC. À Bakwanga, ce sont des civils de l'aéroport qui libèrent un équipage portugais pendant que trois Dakota y atterrissent et embarquent 115 réfugiés pour des lieux plus sûrs. Des troupes sont transportées à Albertville et Coquilhatville pour y sécuriser les aérodromes. Des parachutages sont exécutés à Manono et cinq C-119 déposent des troupes à Kolwezi, où la garnison affiche une attitude amicale. Cela n'allait pas durer ; une semaine plus tard, nos militaires doivent entreprendre une action au barrage de Nzilo – voir plus loin.

Congo 1960

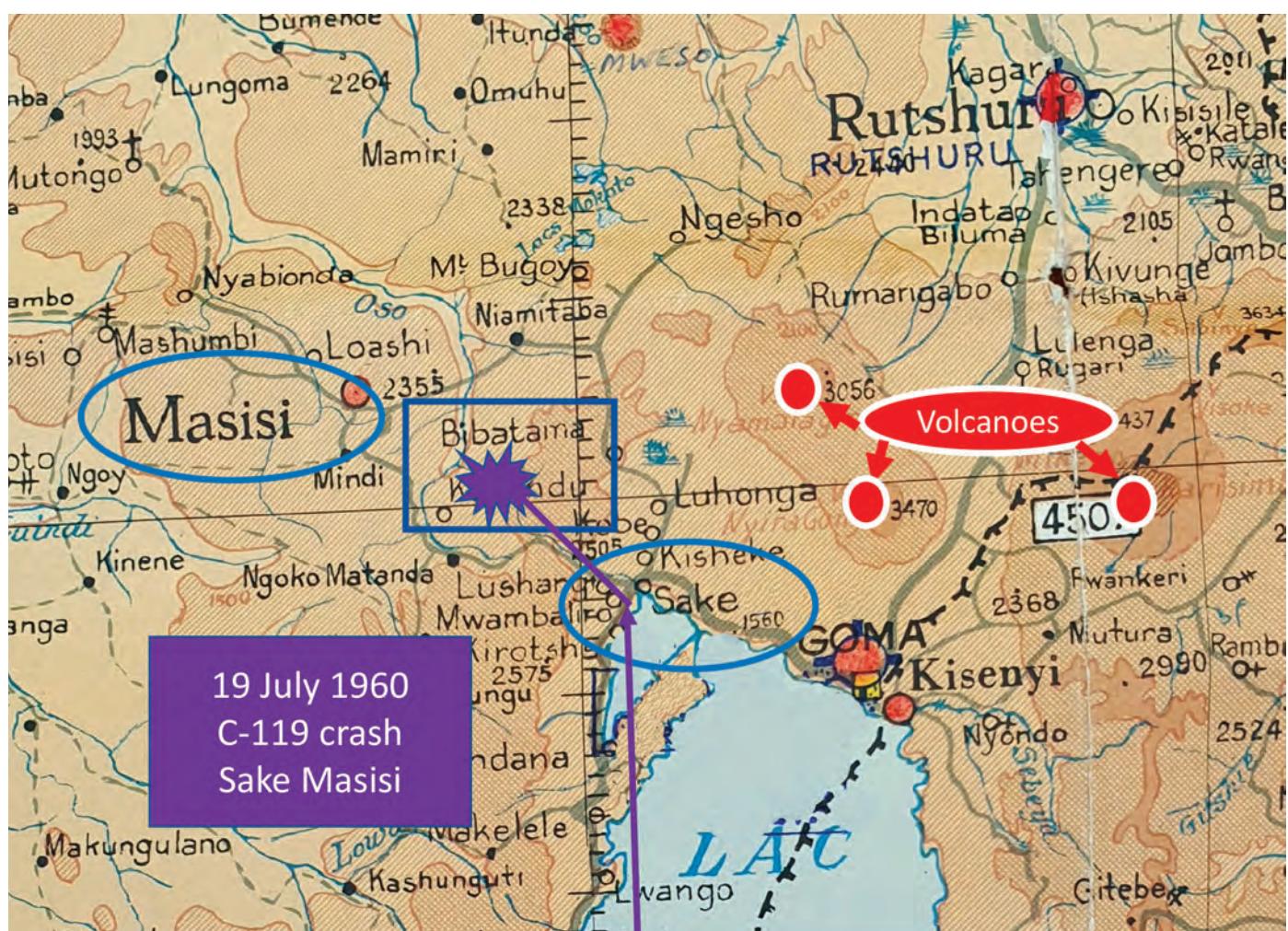
Vanuit Kamina worden Para's gedropt op het vliegveld van Kabalo, vanwaar ze naar Kongolo oprukken tegen ANC muiers. In Bakwanga zijn het de burgers die op het vliegveld een Portugese bemanning bevrijden terwijl drie Dakota's er landen en 115 vluchtelingen naar veiliger oorden overbrengen. Troepen worden vervoerd naar Albertstad en Coquilhatstad om daar de vliegvelden te beveiligen. Paradrops worden uitgevoerd in Manono en vijf C-119's zetten troepen af in Kolwezi, waar het lokale garnizoen een vriendschappelijke houding aanneemt. Dit zou niet lang duren, een week later moesten onze militairen een actie ondernemen aan de stuwdam van Nzilo - zie verder.

Op 17 juli droppen vijf C-119's para's op het vliegveld van Kindu in uiterst slechte weersomstandigheden. Op 18 juli wordt via Usumbura (Rwanda) een opdracht naar het vliegveld van Bunia gevlogen. Tijdens de drop worden twee C-119's door geweervuur uit bosjes langs de landingsbaan geraakt, echter zonder ernstige gevolgen.

Op 19 juli 's ochtends wordt dringend versterking gevraagd in de stad Kindu, waar een sectie para's in een hinderlaag was gevallen. Vijf C-119's stijgen op in Kamina, en vinden op de bestemming een dichte ochtendmist. Met veel moeite kan de bemanning van de eerste C-119 na landing de radiobaken in werking stellen, waarna de volgende vliegtuigen veiliger kunnen landen.

Sake Masisi

Het is tijdens één van die operaties dat er zich een zwaar ongeval voordoet in Sake Masisi, ongeveer 35 km ten Westen van Goma.



Le 17 juillet, cinq C-119 larguent des paras sur l'aérodrome de Kindu dans des conditions météo extrêmement mauvaises. Le 18 juillet, une mission est exécutée vers l'aérodrome de Bunia via Usumbura (Urundi). Pendant le parachutage, deux C-119 sont touchés par des tirs venant de bosquets situés le long de la piste, sans conséquences graves.

Le 19 juillet au matin, un renfort urgent est demandé dans la ville de Kindu où une section para a été prise en embuscade. Cinq C-119 décollent de Kamina et arrivent à destination dans un épais brouillard. Avec beaucoup de difficultés, le premier C-119 parvient à atterrir et à activer les balises radio permettant aux avions suivants d'atterrir de manière plus sécurisée.

Sake Masisi

C'est au cours d'une de ces opérations qu'un grave accident survient à Sake Masisi, à environ 35 km à l'ouest de Goma.

Soixante militaires de l'unité de défense d'aérodrome (UDA) de Kleine-Brogel sont arrivés à Usumbura à bord de deux DC-6B de la Sabena. La mission de ce groupe consiste à sécuriser l'aérodrome de Bunia qui, comme mentionné plus haut, avait été pris par des commandos. La relève par les militaires de l'UDA doit permettre aux commandos de se redéployer en d'autres endroits.

Le 19 juillet 1960, un DC-3 et plus tard un C-119 décollent d'Usumbura à destination de Bunia, avec à bord, respectivement 20 et 40 hommes des UDA. Le pilote du DC-3 remarque que la

Congo 1960

Zestig militairen van de vliegveldverdediging (VVE) van Kleine-Brogel zijn op 18 juli met twee Sabena DC-6B's aangekomen in Usumbura. De zending van deze groep bestaat uit de beveiliging van het vliegveld van Bunia dat, zoals hierboven vermeld, op 18 juli was ingenomen door commando's. De aflossing met VVE militairen moet toelaten om de commando's op andere plaatsen in te zetten.

Op 19 juli 1960 stijgen, eerst een DC-3 en later een C-119 op in Usumbura met bestemming Bunia met aan boord, respectievelijk 20 en 40 VVE manschappen. De piloot van de DC-3 merkt dat het weer te slecht is in de omgeving van de vulkanen ten Noorden van Goma (toppen tot 3.500 m) en doet de oversteek van de bergrug (maximum 2.600 m) ten westen van Goma om nadien richting Noord te nemen naar Bunia. Even later volgt de C-119 die dezelfde route wil volgen. Die heeft een motorpanne op een kritisch moment en kan met zijn overblijvende motor, wegens zijn te zware lading, zijn hoogte niet houden. De piloot geeft nog het bevel om de niet noodzakelijke lading uit te gooien en tracht terug te vliegen, richting Goma. Tevergeefs; hij vliegt tegen de flank van de Bibalama (2.200 m), tussen Sake en Masisi, ongeveer een 35-tal km ten westen van Goma.

Van de 45 inzittenden zullen er uiteindelijk slechts vier de crash overleven. Het ongeval maakt dus 41 slachtoffers: de vijf bemanningsleden van de 15 Wing en 36 VVE leden. Er dient opgemerkt dat de C-119 slechts 12 valschermen aan boord had, wat niet toeliet om alle inzittenden te parachuteren en aldus het hoogteverlies te beperken.

Belangrijk is ook dat de ANC rebellen in Goma de evacuatie van de gekwetsten hebben belemmerd door geen militaire vliegtuigen toe te laten landen in Goma. Uiteindelijk werd de toelating gegeven aan een Sabena DC-3, maar dan enkel met medisch personeel aan boord. De gekwetsten werden overgevlogen en verzorgd in Usumbura vanwaar ze met militaire toestellen in eerste instantie naar het militair hospitaal in Kamina werden geëvacueerd.

Dit zwaar ongeval illustreert de omstandigheden waarin de militairen moesten opereren. Zoals vaak nemen redders soms te grote risico's om het leven van anderen te reden. Had de boorcommandant

météo est trop mauvaise dans les environs des volcans au nord de Goma (sommets jusqu'à 3.500 m) et effectue la traversée des crêtes (maximum 2.600 m) par l'ouest de Goma pour ensuite prendre la direction du nord vers Bunia. Un peu plus tard, le C-119 suit la même route. À un moment critique, celui-ci subit une panne moteur et ne peut, à cause de sa charge trop lourde, garder son altitude avec le moteur restant. Le pilote donne l'ordre de larguer toute la charge non-nécessaire et essaie de faire demi-tour en direction de Goma. En vain ; il s'écrase sur les flancs du Bibalama (2.200 m), entre Sake et Masisi, à plus ou moins une trentaine de kilomètres de Goma.

Des 45 occupants, quatre seulement survivront au crash. L'accident fait donc 41 victimes : les cinq membres d'équipage du 15 Wing et 36 membres de l'UDA. Il est à remarquer que le C-119 n'avait que 12 parachutes à bord, ce qui empêcha les occupants d'être parachutés et donc ainsi permettre de limiter la perte d'altitude.

Il est aussi important de noter que les rebelles de l'ANC ont entravé l'évacuation des blessés en empêchant tout avion militaire de se poser à Goma. Finalement, l'autorisation d'atterrir fut donnée à un DC-3 de la Sabena, mais seulement avec du personnel médical à bord. Les blessés furent emmenés et soignés à Usumbura avant d'être évacués vers l'hôpital de Kamina par avions militaires.

Ce grave accident illustre les circonstances dans lesquelles les militaires devaient opérer. Comme c'est souvent le cas, les sauveteurs prennent parfois de trop gros risques pour sauver la vie d'autrui. Le commandant de bord aurait-il dû refuser de décoller à cause du manque de parachutes à bord ? Il est un fait que chaque avion n'avait que 12 parachutes à bord parce que le total de parachutes disponibles était insuffisant pour équiper chaque avion pour une charge complète de passagers. Mais aussi, chaque mission était imprévisible : un vol avec du fret, l'autre avec des passagers. L'échange de parachutes était quasi impossible car la nature du vol suivant était incertaine. Y aurait-il eu plus de survivants avec des parachutes en suffisance ? Peut-être bien, mais



Kleine-Brogel Air Base:
the monument to commemorate
the 41 victims of the C-119 crash
at Sake Masisi on 19 July 1960.

Congo 1960

moeten weigeren op te stijgen omdat hij onvoldoende parachutes aan boord had? Het is een feit dat elk vliegtuig slechts uitgerust was met 12 valschermen omdat het totaal aantal beschikbare valschermen onvoldoende was om elk vliegtuig uit te rusten voor een volle lading passagiers. Ook waren de zendingen onvoorspelbaar, de ene vlucht met cargo, de andere met passagiers. Omwisseling van parachutes was quasi onmogelijk omdat de aard van de volgende zending onzeker was. Zouden er meer overlevenden geweest zijn met voldoende valschermen? Misschien wel, maar het was een zeer accidenteel terrein voor parachutisten en, wegens de warmte, de hoogte en het stuwkraftverlies, leek een crash sowieso onvermijdelijk.

Verdere acties

Terwijl de UNO troepen zich langzaam verspreiden over het land blijven de Belgische militairen de veilige evacuatie verzekeren. Een nieuwe rebellie wordt gemeld in de omgeving van Kolwezi. Rond 19 juli zijn bijna alle eenheden van de voormalige Weermacht ontwapend en geïsoleerd in hun kampen in afwachting van hun demobilisatie. Maar in Kolwezi zijn de bewakingseenheden van de stuwdam van Nzilo, een compagnie infanterie en een batterij luchtafweer, nog steeds weerspannig. Zij weigeren alle bevelen van de Katangese overheid en dreigen Kolwezi binnen te vallen. Het Belgisch commando in Katanga beslist deze eenheden te neutraliseren met een aanval van Belgische mars compagnies, gesteund door een raketaanval van vier Harvards. Dit gebeurt op 19 juli in de vroege morgen. Twee Belgische militairen verliezen het leven bij deze actie.

Ook in Tshikapa zijn onlusten uitgebroken. Op **25 juli** wordt beslist om het vliegveld te bezetten maar door een hoogspanningskabel naast het vliegveld is het ongeschikt voor paradropping. Wegens de korte startbaan worden vier DC-3's ingezet, vooraf gegaan door twee Harvards, waaronder ondergetekende, die de bezetters van het vliegveld intimideren. We doen het uiterste, scheren rakelings over het torengebouw, doen schijnaanvallen en blijven boven de DC-3's cirkelen gedurende de stormlanding. De rebellen gooien hun wapens weg bij het ontschepen van 98 para's. De DC-3's en Harvards keren via Luluaburg - refueling en overnachting - naar Kamina terug. Voor de doortastende intimidatievevlucht van de twee Harvards worden we in Luluaburg gelukgewenst door Lt Kol Kreps, de leider van de DC-3 formatie.

Tussendoor verliezen we op 25 juli nog een Harvard wegens motor defect maar gelukkig vallen de piloot en zijn passagier in de handen van behulpzame inboorlingen. Op 27 en 28 juli zijn we nog tussengekomen in Kongolo om een parapeloton te ontzetten dat als vermist werd opgegeven. Ook op 27 juli moesten we op zoek gaan naar een gecrashte Sycamore helikopter. We hebben die gevonden; de inzittenden werden gered, maar de helikopter werd door een broussebrand vernietigd.

De VN troepen nemen geleidelijk de controle over van de Belgen op de meest cruciale plaatsen in het land. De militaire transportvloot wordt nu intensief ingezet om de Belgische troepen vanuit die locaties terug naar Kamina en Kitona te brengen. Van daaruit zullen ze geleidelijk terug naar het thuisland vertrekken. Een opmerking uit het verslag van kapitein Roger Terrijn, CO 40 Sqn C-119 bij de ontruiming van Kongolo:

c'était aussi un terrain très accidenté pour des parachutistes et, à cause de la chaleur, de l'altitude et la perte de puissance, le crash était pour ainsi dire inévitable.

Autres actions

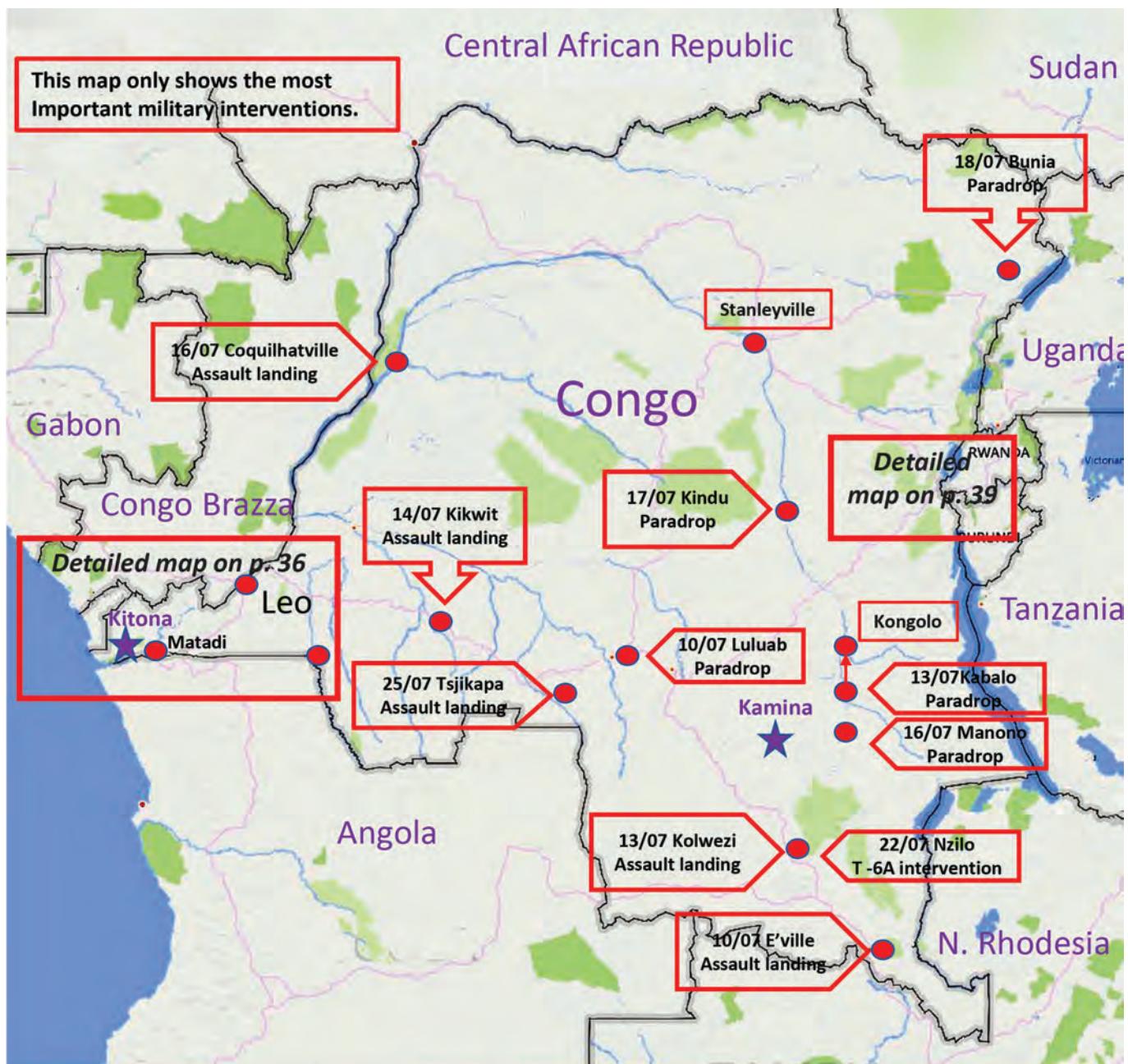
Pendant que les troupes de l'ONU se déploient dans le pays, les militaires belges continuent d'assurer l'évacuation sécurisée. Une nouvelle rébellion est signalée dans les environs de Kolwezi. Aux environs du 19 juillet, presque toutes les unités de l'ancienne Force Publique sont désarmées et isolées dans leurs campements en attente de leur démobilisation. Mais à Kolwezi, les unités de protection du barrage de Nzilo, une compagnie d'infanterie et une batterie anti-aérienne, sont encore en rébellion. Elles refusent tous les ordres de l'autorité katangaise et menacent d'envahir Kolwezi. Le commandement militaire belge au Katanga décide de neutraliser ces unités par un assaut de compagnies d'infanterie, appuyées par une attaque aux roquettes de quatre Harvard. L'opération se déroule le 19 juillet au petit matin. Deux militaires belges perdent la vie dans cette action.

Des troubles éclatent aussi à Tshikapa. **Le 25 juillet**, la décision est prise d'occuper l'aérodrome, mais à cause d'un câble à haute tension situé à proximité, un paradrop est inapproprié. En raison de la courte longueur de piste, quatre DC-3 sont utilisés, précédés par deux Harvard, parmi lesquels le soussigné, qui intimident les occupants de l'aérodrome. Nous faisons un maximum, frôlons la tour de contrôle en rase-mottes, exécutons des attaques simulées et tournons au-dessus des DC-3 pendant l'atterrissement d'assaut. Les rebelles jettent leurs armes au débarquement des 98 paras. Les DC-3 et les Harvard, après un refueling et une nuitée à Luluabourg, retournent à Kamina. À Luluabourg, le lieutenant-colonel Kreps, leader de la formation de DC-3, nous félicite pour l'audacieux vol d'intimidation des deux Harvard.

Entretemps, nous perdons encore un Harvard à cause d'une panne moteur mais heureusement le pilote et le passager sont secourus par des indigènes bienveillants. Les 27 et 28 juillet, nous sommes encore intervenus à Kongolo pour dégager un peloton para signalé comme manquant. Le 27 juillet également, nous sommes partis à la recherche d'un hélicoptère Sycamore qui avait crashé. Nous l'avons retrouvé ; les occupants furent sauvés mais l'hélicoptère fut détruit par un feu de brousse.

Les troupes de l'ONU reprennent progressivement des Belges le contrôle des endroits les plus cruciaux du pays. La flotte d'avions militaires est maintenant engagée de manière intensive pour ramener les troupes belges vers Kamina et Kitona. De là, elles partiront progressivement vers la Belgique. Une anecdote tirée du rapport du capitaine Roger Terrijn, CO du 40 Sqn C-119 lors de l'évacuation de Kongolo :

« Nous avons eu l'occasion de visiter la ville de Kongolo. La ville offre un spectacle de désolation. Tout est détruit : démolis ou brûlé. Quelques chèvres errant dans la rue principale déserte, jonchée de papiers. Des 1.000 soldats de la FP désarmés dans le camp à côté de l'aérodrome, il n'en reste qu'à peu près 200. Ils sont chargés du nettoyage du camp. Sur le 'tarmac', nous prenons congé des prêtres qui nous raccompagnent. Malgré les destructions à Kongolo, ils gardent confiance en l'avenir. »



"Wij hebben de gelegenheid het stadje Kongolo te bezoeken. Het stadje biedt een troosteloze aanblik. Alles is verwoest: kapotgeslagen of uitgebrand. Een paar geiten zwerven door de verlaten hoofdstraat die met papieren bezaaid is. Van de 1000 ontwapende FP soldaten in het kamp naast het vliegveld blijven er ongeveer 200 over. Zij zijn belast met de opruiming van het kamp. Op de "tarmac" nemen wij afscheid van de paters die ons uitgeleide doen. Ondanks de vernielingen in Kongolo blijven zij hun vertrouwen in de toekomst behouden!"

Dit vertrouwen zal helaas beschaamd worden. Op 01 januari 1962, dus anderhalf jaar later, zullen in Kongolo 20 missionarissen omgebracht worden.

Bilan

De actie van de Belgische militairen na de onafhankelijkheid van Congo in 1960 is uniek in de geschiedenis van ons land. In onze vorige aflevering hebben we gemeld dat Sabena ongeveer 30.000 vluchtelingen heeft gerepatrieerd. Dit had niet gekund zonder de zeer intensieve inzet, niet enkel van de Sabena-vloot, maar ook van het Belgische militair potentieel.

Hélas, cette confiance sera trahie. Le 01 janvier 1962, soit un an et demi plus tard, 20 missionnaires seront tués à Kongolo.

Bilan

L'action des militaires belges après l'indépendance du Congo en 1960 est unique dans l'histoire de notre pays. Dans notre précédente édition, nous avons mentionné que la Sabena a rapatrié plus ou moins 30.000 réfugiés. Cela n'eut pas été possible sans l'implication intensive, non seulement de la flotte de la Sabena, mais aussi du potentiel militaire belge.

Les opérations du transport aérien militaire furent une combinaison d'interventions militaires, de support logistique et de missions humanitaires. Les DC-4 et DC-6 ont exécuté près de 300 missions et ont transporté environ 4.400 passagers. Les C-119 ont effectué pas moins de 3.052 heures de vol, réparties sur 860 missions, pendant une période d'un mois et demi au Congo. Y inclus les paras, ces chevaux de bataille ont transporté 11.609 personnes et 1.270 tonnes de matériel. Nous n'avons pas de données des performances des DC-3, mais ceux-ci ont effectué

Congo 1960

De operaties van het militair luchttransport waren een combinatie van militaire interventies, logistieke steun en humanitaire zendingen. De DC-4's en DC-6's hebben bijna 300 vluchten uitgevoerd en ongeveer 4.400 passagiers vervoerd. Door de C-119's werden gedurende anderhalve maand in Congo niet minder dan 3.052 vlieguren gepresteerd, gespreid over 860 zendingen. In totaal hebben deze werkpaarden 11.609 personen en 1.270 ton materieel vervoerd. Precieze cijfers over de prestaties van de DC-3 zijn niet gekend, maar ook die hebben honderden vluchten uitgevoerd tijdens de evacuatiefase.

De gewapende Fouga's hebben niet veel gevlogen wegens hun te beperkte actieradius; het aantal vluchten met gewapende Harvards (T-6A) is niet gekend. Ondergetekende heeft in een tijdspanne van drie maanden 75 zendingen uitgevoerd; naar schatting totaliseerden de T-6A's ongeveer 500 zendingen in Congo tijdens deze periode.

In dit artikel hebben we vooral accent gelegd op de luchtoptacties, maar ons respect gaat ook uit naar de Zeemacht, die actief was in de omgeving van Matadi, en ook naar de grondtroepen en vooral naar de para-commando's. Zij werden gedropt of afgezet in onvoorspelbare omstandigheden, soms werden zij beschoten tijdens de daling met het valscherf. Behalve in Matadi op 10 juli, was de weerstand eerder beperkt. Dit was vooral te danken aan de reputatie en de doortastendheid van onze troepen. Eens ter plaatse verkozen de rebellen de wapens in te leveren of het hazenpad te kiezen.

In totaal heeft België ongeveer 10.000 militairen ingezet om het evacuatieproces te beschermen. Dit heeft heel wat mensenlevens gered, maar desondanks hebben een totaal van 78 landgenoten het leven verloren; meer bepaald, 16 residenten, 15 militairen van de interventie eenheden en 41 slachtoffers van de ramp in Sake-Masisi.

Het aantal verkrachte vrouwen werd discreet gehouden, maar het waren er vele tientallen. Op een bepaald ogenblik heeft Sabena een dertig Spaanse nonnen afgezet in Madrid, die alle, zonder enige uitzondering, verkracht waren geweest.

Bedenkingen vanwege iemand die viermaal is geland met een doorboorde Harvard

Volgens bepaalde "experten" heeft België onnodig beslist om over te gaan tot een massale evacuatie. Gemakkelijk spreken wanneer men de toestand niet ter plaatse heeft beleefd. Die toestand was dramatisch en onvoorspelbaar. Niet alle Congolese ANC militairen namen deel aan de rebellie, maar zoals het vaak het geval is; het zijn diegenen die het meest lawaai maken die uiteindelijk de bovenhand halen. Het klimaat veranderde van de ene dag op de andere, van vriendelijkheid tot grimmige, niets ontziende vijandschap en gewelddaden. Duizenden Belgen, en ook andere blanken, wilden zo spoedig mogelijk het land verlaten.

Lumumba liet als eerste minister niet toe dat Belgische militairen bilsprongen om de veilige evacuatie van hun landgenoten te verzekeren. Volgens de internationale conventies heeft ons land dus geen rekening gehouden met de soevereiniteit van het onafhankelijke Congo. Maar wat moet een regering doen wanneer duizenden landgenoten schreeuwen om hulp? En die hulp was

des centaines de vols pendant cette période d'évacuation.

Les Fouga armés n'ont pas beaucoup volé en raison de leur rayon d'action trop limité ; le nombre de vols des Harvard (T-6A) n'est pas connu. Le soussigné a effectué 75 missions en trois mois de temps ; d'après estimation, les T-6A ont effectué plus ou moins 500 missions au Congo pendant cette période.

Dans cet article nous avons surtout mis l'accent sur les opérations aériennes, mais tout notre respect va aussi vers la Force Navale, active dans la région de Matadi, et aussi aux troupes au sol et surtout aux para-commandos. Ils furent parachutés ou déposés dans des circonstances inimaginables, parfois pris pour cibles lors de leur descente en parachute. Excepté à Matadi le 10 juillet, la résistance était plutôt limitée. Ceci surtout grâce à la réputation et à la fermeté de nos troupes. Une fois sur place, les rebelles choisissaient de déposer leurs armes ou de détailler comme des lapins.

Au total, la Belgique a engagé environ 10.000 militaires pour protéger le processus d'évacuation. Ceci a sauvé pas mal de vies humaines, mais malgré tout, 78 compatriotes ont perdu la vie ; plus précisément 16 résidents, 15 militaires des unités d'intervention et les 41 victimes de la catastrophe de Sake-Masisi.

On reste discret sur le nombre de femmes violées, mais il y en eut plusieurs dizaines. À un moment, la Sabena a déposé une trentaine de religieuses à Madrid qui toutes, sans exception, avaient été violées.

Réflexions de quelqu'un qui s'est posé quatre fois avec un Harvard perforé

D'après certains « experts », la Belgique a inutilement décidé de procéder à une évacuation massive. Facile à dire lorsqu'on n'a pas vécu la situation sur place. Cette situation était dramatique et imprévisible. Tous les militaires de l'ANC n'ont pas participé à la rébellion, mais comme c'est souvent le cas, ce sont ceux qui font le plus de bruit qui, à la fin, prennent le dessus. L'atmosphère changeait de jour en jour, d'amicale à épouvantable, une inimitié impitoyable et des actes de violence. Des milliers de Belges et beaucoup d'autres Blancs voulaient le plus rapidement possible quitter le pays.

Lumumba en tant que premier ministre ne permit pas aux militaires belges d'aider à sécuriser l'évacuation de leurs compatriotes. Selon les conventions internationales, notre pays n'a donc pas tenu compte de la souveraineté du Congo indépendant. Mais que doit faire un gouvernement lorsque des milliers de compatriotes appellent à l'aide ? Et cette aide était nécessaire ; des centaines de Blancs, des non-Belges aussi, furent molestés, spoliés et des femmes violées par des mutins de l'ANC, ivres la plupart du temps. Ces mêmes troupes de l'ANC censées protéger nos gens. En outre, en entravant leur évacuation, les Blancs furent utilisés comme otages.

Quelles sont les règles internationales qui empêchent un pays d'entreprendre des actions humanitaires armées pour protéger et évacuer ses citoyens qui légitimement habitent dans un autre pays et ne commettent aucune action agressive ?

Congo 1960



nodig, honderden blanken, ook niet-Belgen, werden gemolesteerd, beroofd en vrouwen verkracht door meestal dronken ANC muiters. Dezelfde ANC troepen die verondersteld waren onze mensen te beschermen. Bovendien, door hun evacuatie te belemmeren, werden de blanken gebruikt als gijzelaars.

Welke zijn de internationale regels die beletten dat een land gewapende humanitaire acties onderneemt om haar burgers, die rechtmatig in een ander land verblijven en geen enkele agressieve actie uitvoeren, te beschermen en te evacueren? De Belgische militaire actie was enkel bedoeld om de belaagde burgers in veiligheid te brengen. We kregen strikte instructies om de wapens niet onnoodig te gebruiken. We hebben enkel agressie beantwoord met agressie.

Ik ben viermaal geland met een doorboord vliegtuig en dit gebeurde driemaal bij een verkenningsvlucht zonder dat er van onzettende enig schot gelost werd. In werkelijkheid vlogen we telkens door een regen van kogels, de muiters schoten op alles wat vloog, ook op passagiersvliegtuigen. Het is uiterst gevaarlijk, delicaat en ondankbaar te moeten opereren in dergelijke omstandigheden. We werden er later niet voor bedankt of gewaardeerd in het moederland; de internationale kritiek liet niet toe om de actoren in de bloemen te zetten. We hadden daar ook geen behoefte aan; iemand die viermaal geland is met een doorboord vliegtuig is geen held, het is iemand die veel geluk heeft gehad.

In een volgende en laatste aflevering schetsen we u een aantal anekdotes die een typisch beeld geven van de activiteiten achter de schermen van dit gebeuren. Er zijn heel wat verhalen te vertellen, maar zullen ons beperken tot de minder dramatische voorvallen.

Belgian paratroopers observing
the arrival of UN troops.
In the background, a USAF C-124.

L'action militaire belge n'était destinée qu'à ramener en sécurité des civils traqués. Nous reçumes pour stricte instruction de ne pas employer les armes quand ce n'était pas nécessaire. Nous avons seulement répondu à l'agression par l'agression.

J'ai atterri quatre fois avec un avion criblé et c'est arrivé trois fois lors de vols de reconnaissance sans qu'aucun coup de feu n'ait été tiré de notre part. En réalité, nous volions chaque fois au travers d'une pluie de balles ; les mutins tiraient sur tout ce qui volait, même sur les avions avec passagers. Il est extrêmement dangereux, délicat et ingrat de devoir opérer dans de telles circonstances. Nous n'en n'avons été ni remerciés ni récompensés dans notre patrie ; la critique internationale ne permit pas qu'on lance des fleurs aux acteurs. Nous n'en avions pas besoin ; quelqu'un qui se pose quatre fois avec un avion endommagé n'est pas un héros, c'est simplement quelqu'un qui a eu beaucoup de chance.

Dans un prochain et dernier épisode, nous vous esquissons un certain nombre d'anecdotes qui donnent une image typique de ce qui se passait dans les coulisses de ces événements. Il y a beaucoup d'histoires à raconter mais nous nous limiterons aux moins dramatiques.



Het debacle van de onafhankelijkheid

Veel experten hebben reeds hun advies gegeven over hetgeen er verkeerd is gelopen voor en tijdens de onafhankelijkheidsperiode. Hieronder volgt de mening van een niet-expert.

Zoals steeds heeft een ramp meerdere oorzaken:

Congo was niet klaar voor onafhankelijkheid. De enige universiteiten van Léo en E'ville kwamen pas op volle toeren in de tweede helft van de jaren 50; de eerste officieren waren in opleiding aan de Militaire School in Brussel. Er was geen kader om een enorm en complex land zoals Congo te besturen. De enige manier om dit op een geordende manier te doen was uitgetekend in het plan Van Bilsen, dat de onafhankelijkheid voorzag vanaf 1985.

De verstandhouding tussen blanken en zwarten was gespannen, vooral in grote steden. Er was een enorm verschil in wedde en lonen, mede omdat de Congolezen (nog) niet opgeleid waren om hogere functies te bekleden. Dit was een bron van ergernis voor de inlanders. Deze ergernis werd ten volle uitgebuit door de Congolese politieke leiders die bestendig verregaande kritiek uitten op de kolonialen en hun aanhangers aanzetten tot burgerongehoorzaamheid door hen de hemel op aarde te beloven na de onafhankelijkheid.

Deze leiders hadden moeten beseffen dat ze niet over het potentieel beschikten om het land te besturen; ze hadden slechts één objectief: zo vlug mogelijk toegang krijgen tot de macht en het geld. Hun eigenbelang en dat van hun entourage primeerde over het belang van het land en de bevolking. Vandaag, zes decennia later, drukt deze zelfzucht nog steeds haar stempel op het beleid in Congo.

Een klein land zoals België zag zich verplicht toe te geven, niet enkel aan de chantage van de toenmalige Congolese leiders, die er reeds in geslaagd waren om een paar opstanden te organiseren, maar ook aan de druk van de internationale gemeenschap die komaf wilde maken met het kolonialisme.

De meeste Belgen in Congo beseften dat de onafhankelijkheid te vroeg kwam en dat de uitgekiende formule om ook na de onafhankelijkheid tot een coherente samenwerking te komen weinig realistisch was. Iemand die dit niet beseft was de patron van de Weermacht die niet inzag dat een onafhankelijke krijgsmacht zonder eigen Congolese officieren niet beheersbaar was. Hij behandelde de Congolese militairen op een vooroorlogse, paternalistische en afstandelijke manier en beseft niet dat bevelvoering meer is dan enkel bevelen geven.

Lumumba heeft het vuur aan de lont gestoken tijdens zijn onverwachte toespraak op 30 juni, die rechtstreeks over de radio werd uitgezonden. Als een intelligent man had hij moeten beseffen dat hij de Belgen nog nodig had na de onafhankelijkheid; hij heeft zich echter laten leiden door zijn opgepropte frustraties. Zijn woorden hadden verregaande gevolgen; ze hebben aanzet gegeven tot een chaotische toestand, waarover hij zelf alle controle verloor.

Een belangrijk element dat aanleiding gaf tot de massale evacuatie, was het seksueel geweld. De verkrachtingen waren een vorm van represaille vanwege inlandse mannen tegenover blanke vrouwen, die zich voordien tegenover hen autoritair hadden gedragen. De emancipatie van de vrouwen was nog niet doorgedrongen in Congo; in de ogen van de mannen dienden vrouwen enkel om op het veld te werken, voor seksueel amusement en om kinderen op de wereld te zetten.

Wilfried De Brouwer

La débâcle de l'indépendance

Beaucoup d'experts ont déjà donné leur avis sur ce qui s'est mal passé avant et pendant la période de l'indépendance. Ci-après, l'opinion d'un non-expert.

Comme toujours, une catastrophe a plus d'une cause :

Le Congo n'était pas prêt à l'indépendance. Les seules universités de Léo et E'ville ne tournèrent à plein régime que durant la seconde moitié des années 50 ; les premiers officiers étaient en formation à l'École Militaire à Bruxelles. Il n'y avait pas de cadres pour diriger un pays aussi énorme et complexe que le Congo. La seule manière de la réaliser d'une façon ordonnée était décrite dans le plan Van Bilsen, qui prévoyait l'indépendance après 1985.

Les rapports entre Blancs et Noirs étaient tendus, surtout dans les grandes villes. Il y avait une énorme différence entre les traitements et salaires, aussi parce que les Congolais n'étaient pas (encore) éduqués pour occuper de plus hautes fonctions. Ce qui était une source d'irritation pour les indigènes. Cette exaspération fut utilisée à fond par les leaders politiques qui exprimaient constamment des critiques profondes sur les coloniaux et incitaient leurs partisans à la désobéissance civile en leur promettant le ciel sur terre après l'indépendance.

Ces leaders auraient dû réaliser qu'ils n'avaient pas le potentiel pour diriger le pays ; ils n'avaient qu'un objectif : accéder le plus vite possible au pouvoir et à l'argent. Leur propre intérêt et celui de leur entourage primaient sur l'intérêt du peuple et du pays. Aujourd'hui, six décennies plus tard, cet égoïsme laisse encore sa marque dans la politique du Congo.

Un petit pays comme la Belgique s'est vu obligé de céder, non seulement au chantage des leaders congolais de l'époque qui avaient déjà réussi à organiser quelques rébellions, mais aussi à la pression de la communauté internationale qui voulait en finir avec le colonialisme.

La plupart des Belges au Congo réalisaient que l'indépendance arrivait trop tôt et que la formule sophistiquée pour arriver à une coopération cohérente après celle-ci n'était pas très réaliste. Quelqu'un qui ne réalisa pas cela fut le patron de la Force Publique qui ne prit pas conscience du fait qu'une armée indépendante sans ses propres officiers congolais n'était pas contrôlable. Il traita les militaires congolais avec des méthodes d'avant-guerre, d'une manière distante et paternaliste, et ne réalisa pas que le commandement ne consiste pas seulement à donner des ordres.

Lumumba a mis le feu aux poudres lors de son discours du 30 juin, qui fut directement retransmis à la radio. En homme intelligent, il aurait dû réaliser qu'il avait encore besoin des Belges après l'indépendance ; il s'est plutôt laissé guider par ses propres frustrations. Ses mots eurent des conséquences de longue portée : elles ont initié une situation chaotique, sur laquelle il perdit lui-même tout contrôle.

Un élément important qui fut déclencheur de l'évacuation massive est la violence sexuelle. Les viols étaient une forme de représailles de la part des indigènes contre les femmes blanches, qui s'étaient précédemment comportées de manière autoritaire à leur rencontre. L'émancipation des femmes n'était pas encore ancrée au Congo ; aux yeux des hommes, les femmes n'étaient destinées qu'à travailler aux champs, à l'amusement sexuel et à mettre des enfants au monde.

Wilfried De Brouwer

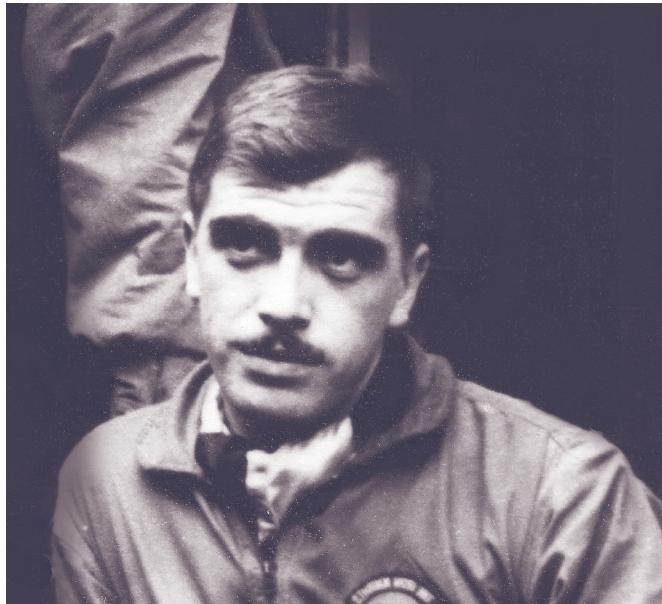
En zo geschiede geschiedenis...

Dit artikel werd ons bezorgd door Kolonel Vlieger b.d. Roger Lams.

Spijtig genoeg heeft Roger ons op 01 april 2020 verlaten voor zijn laatste vlucht.

Met de steun van de opeenvolgende korpscommandanten was hij de mentor van het KBAM initiatief. In 2004 was hij medestichter en sinds dan de onafgebroken voorzitter van de ploeg van vrijwilligers die zich belangloos hebben ingezet om KBAM uit te bouwen tot een uniek museum en documentatiecentrum dat de geschiedenis van de 10 Wing op een zeer overzichtelijke manier bijhoudt en tentoonstelt.

Met dank voor dit constructief en blijvend pionierswerk, Roger.



C'est ainsi qu'on écrit l'histoire...

Cet article nous a été remis par le Colonel Aviateur e.r. Roger Lams.

Ce 1^{er} avril 2020, Roger nous a malheureusement quittés pour son dernier vol.

C'est à son initiative et avec le soutien des chefs de corps qui se sont succédés au 10 Wing que le KBAM voit le jour. En 2004, il en devient le cofondateur et depuis, sans interruption, le président de l'équipe de volontaires qui se dévouent sans compter pour faire de ce KBAM un musée et un centre de documentation qui retracent et présentent de façon claire et précise l'histoire du 10 Wing.

Roger, un tout grand merci pour ce travail de pionnier, constructif et durable.



Bij ons in KBAM

Traduction Mich Mandl



Het Kleine-Brogel Air Museum

Het ontstaan

En veertiental jaren geleden loopt Peter "Celle" Celis, piloot van in het 31 Smd, met de idee rond om de geschiedenis van Kleine-Brogel vast te leggen in een museum. In dezelfde periode zoekt Jos Palmers, beter bekend als *de Snor*, een nieuw onderkomen voor zijn uitgebreide luchtvaartcollectie. Hij verzamelt immers sinds jaren allerhande voorwerpen die

Le musée de l'air de Kleine-Brogel

La naissance

Une quinzaine d'années d'ici, Peter « Celle » Celis, pilote à la 31 Esc, lance l'idée d'un musée qui reprendrait l'histoire de la base de Kleine-Brogel. Au même moment, Jos Palmers dit *de Snor*, est à la recherche d'un nouvel endroit qui pourrait héberger sa vaste collection aéronautique. Depuis des années, il collectionne les objets les plus divers liés à l'aviation, et

met luchtaart te maken hebben, voornamelijk gelinkt aan het 31 "Tijger" Smaldeel. Hij stelt deze tentoon in een oude schuur langs de Maarlose Dijk, waar de collectie echter lijdt onder vochtigheid en grote temperatuurschommelingen.

Beide ideeën monden uit in het ontstaan van het "Kleine-Brogel Air Museum", kortweg KBAM, met als hoofddoel het verzamelen, bewaren en beheren van de geschiedenis van het vliegveld zelf en van de 10 Wing in het bijzonder.

Kolonel Vlieger SBH Van Caelenberge, toenmalig korpsoverste, komt in 2004 de "Snor" ter hulp door hem lokalen aan te bieden in Block 15 waar hij zijn collectie mag onderbrengen. Ondertussen doet de "Celle" een oproep tot oudgedienden van de 10 Wing om mee te werken aan de oprichting van een museum. Initieel wordt een oude, metalenloods van de Sectie Infra (loods 140) aan hem toegezwezen. Wegens het ontbreken van verwarming en isolatie blijkt deze echter niet geschikt om er een historisch museum in onder te brengen. Het maakt een vaste expositie van fotomateriaal met begeleidende teksten immers onmogelijk. Na tussenkomst van de volgende korpsoverste, Kolonel Vlieger SBH Wouters, wordt de westelijke vleugel van Blok 9 (het oude stafgebouw) toegezwezen als toekomstige bakermat voor het KBAM.

plus spécialement en relation avec la 31 Esc. Ils sont exposés dans une vieille grange le long de la Maarlose Dijk où ils souffrent de l'humidité et de grandes variations de températures.

Les deux idées aboutissent à la création du « Kleine-Brogel Air Museum », KBAM en abrégé, avec comme objet, la collection, la sauvegarde et la gestion de l'histoire de l'aérodrome même et du 10 Wing en particulier.

Le Colonel Aviateur BEM Van Caelenberge, le Chef de corps de l'époque, vient en aide au Snor en 2004, en lui proposant des locaux dans le Bloc 15 en vue d'y héberger sa collection. Entre-temps, Celle a lancé un appel aux anciens du 10 Wing afin de participer à la création d'un musée. Initialement, un ancien hangar métallique de la Section Infra (le hangar 140) est mis à leur disposition. Sans chauffage ni isolation, cet endroit ne convient pas pour héberger un musée historique. Il n'est pas possible d'y exposer en permanence des photos et textes explicatifs. Avec l'aide du Chef de corps suivant, le Colonel Aviateur BEM Wouters, l'aile ouest du Bloc 09 (l'ancien bâtiment état-major) leur est allouée et devient ainsi le berceau du KBAM. Comme les locaux du Bloc 15 sont trop exigus, Snor va également obtenir le hangar 140 pour sa collection. Afin de fournir aux volontaires



Omdat de lokalen in Blok 15 te krap blijken, krijgt de "Snor" tegelijkertijd loods 140 ter beschikking. Teneinde de vrijwilligers de nodige waarborgen te bieden wat betreft ongevallen en schade aan derden, wordt er beslist voor het KBAM het statuut van vzw aan te vragen. Kolonel Vlieger b.d. Roger Lams neemt het voorzitterschap op zich en onder zijn leiding begint een sterk team van vrijwillige medewerkers aan de oprichting.

la protection nécessaire en cas d'accident et dégâts au tiers, une demande est introduite en vue de constituer une asbl. Le Colonel Aviateur e.r. Roger Lams en assure la présidence et c'est sous sa direction qu'un team de valeureux volontaires permettra au musée de voir le jour.

À partir de 2007, avec un budget limité, le Bloc 9 va faire peau neuve : des portes sont ôtées, des entrées supplémentaires sont

Met een beperkt budget wordt vanaf 2007 Blok 9 flink onder handen genomen: deuren worden verwijderd, extra deurgaten worden gemaakt om een vlotte doorstroming door de lokalen mogelijk te maken en alles wordt voorzien van een frisse verflaag. De verlichting wordt aangepast met spots waar nodig en een praktisch ophangsysteem wordt aangebracht voor de foto-panelen. Foto's en teksten worden op de panelen aangebracht. De vliegtuigen die reeds aan Hof Bergendal staan, worden één voor één afgeschuurd en krijgen een nieuwe verflaag, nieuwe kokardes en opschriften. De vzw schrijft zich ondertussen in bij de Vlaamse Gemeenschap voor de wedstrijd "Renovatie van rijdend, rollend en vliegend erfgoed". Het project wordt aanvaard met een flinke subsidie tot gevolg. Wegens vertragingen van de uitbetalingen door de Vlaamse Gemeenschap, komt de Peterstad Peer het KBAM ter hulp met een renteloze lening. Ook Lockheed Martin steunt het project. Daarnaast schenkt een delegatie onderofficieren van het Amerikaanse 701 Munitions Support Squadron een Amerikaanse vlag met staander. Een Fouga-Magister wordt door het Koninklijk Legermuseum uitgeleend en voor Blok 9 geplaatst. Ondertussen wordt een website "KBAM" opgestart. Op 20 januari 2010 wordt het "KBAM" officieel geopend door Kolonel Vlieger SBH Vansina, de toenmalige korpsoverste,

aménagées afin de permettre un passage plus aisné entre les locaux et le tout est recouvert d'une nouvelle couche de peinture. L'éclairage est renouvelé avec des spots et un système d'accrochage est imaginé pour permettre facilement la présentation des panneaux photos. Photos et textes sont placés sur les panneaux. Les avions déjà exposés au Hof Bergendal sont pris en main les uns après les autres et après avoir été décapés, ils reçoivent une nouvelle couche de peinture, de nouvelles cocardes et inscriptions.

Entretemps, l'asbl s'est inscrite auprès de la Communauté flamande en vue de participer au concours « Rénovation du patrimoine roulant et volant ». Le projet est accepté avec en conséquence, une aide financière substantielle. À la suite d'un retard dans l'allocation des subsides de la Communauté flamande, la ville de Peer qui parraine la base, va leur venir en aide grâce à un prêt sans intérêt. Lockheed Martin va également soutenir le projet. Par ailleurs, une délégation de sous-officiers du détachement américain du 701 Munitions Support Squadron leur remettra un drapeau avec sa hampe. Enfin, un Fouga Magister est prêté par le Musée Royal de l'Armée et placé devant le Bloc 9.

Entretemps, un site internet « KBAM » est créé. Le 20 janvier 2010, le musée est officiellement ouvert par le Colonel Avia-



in aanwezigheid van burgemeester Kelchtermans en Generaal-Majoor Vlieger Van de Voorde, bevelhebber van Comopsair.

Het Museum en het documentatiecentrum

Het museum bestaat uit verschillende onderdelen. Allereerst is er het gedeelte in Blok 9 waar het accent wordt gelegd op de geschiedenis van de 10 Wing. In de verschillende kamers wordt met foto's en teksten de evolutie van het vliegveld beschreven

teur BEM Vansina, le Chef de corps de l'époque, en présence du bourgmestre Kelchtermans et du Général major Aviateur Van de Voorde, le commandant de Comopsair.

Le Musée et le centre de documentation

Le musée se compose de différentes sections. La première section se trouve au Bloc 9. L'accent est mis sur l'historique du 10 Wing. Les différentes pièces permettent au visiteur de décou-

vanaf de eerste spadestek in december 1944 voor de aanleg van het tijdelijk vliegveld B-90, tot de moderne vliegbasis van waaruit vandaag de F-16's opereren. Deze geschiedenis start met de ontplooiing van de 127 en 39 Wing van de RCAF respectievelijk op Spitfire XVI en FR IX, XI en XIV, en loopt dan verder over de periodes Thunderjet, Thunderstreak, F-104G en F-16. Zij wordt niet alleen geïllustreerd via foto's en teksten maar ook door vliegtuigonderdelen, bewapening, schietstoelen, vliegkledij, enz. uit die periodes. Er is zelfs een duplicaat van de een F-16 cockpit, Block 15. Een kamer is voorbehouden om de piloten te eren die omgekomen zijn in bevolen dienst. Documenten, vlieghandboeken en andere literatuur in het documentatiecentrum vormen een bron van informatie en staan ter beschikking van de bezoeker die deze wil raadplegen in het kader van historisch onderzoek in verband met de 10 Wing.

Het Tiger Air Force museum

Het tweede grote onderdeel van het museum is het "Tiger Air Force" museum van de "Snor" in deloods 140, tegenover Blok 9. In dezeloods kan de bezoeker een groot aantal voorwerpen bezichtigen die verband houden met de geschiedenis van de luchtvaart en "KeeBee" in het bijzonder. De tentoongestelde voorwerpen gaan van kledij en vliegtuigonderdelen uit de Tweede Wereldoorlog over schietstoelen van de F-84F en F-104G tot onderdelen van F-16. Inloods 140 bevindt zich ook een kleine bar waar de bezoekers altijd welkom zijn.

Tentoongesteld vliegend en rollend materieel

Het vliegtuigenpark van het museum bestaat uit een F-84E (FZ 17), een F-84F (FU 66) en een F-104G (FX 86). Deze staan opgesteld voor de All Ranks Mess "Hof Bergendal". Voor Blok 9 staat een Fouga Magister (MT 14) met "40 years Fouga" beschildering. Voor deloods 140 kan men ook nog twee F-104's en een F-16 in restauratie bezichtigen. De tentoongestelde Nike-Hercules en Hawk grond-luchtraketten geven samen met de VADS (Vulcan Air Defence System) voor Blok 9, een beeld van de voornaamste luchtverdedigingssystemen in onze luchtmacht gedurende de jaren zeventig. Voor Blok 9 staan nog een vijftal voertuigen tentoongesteld namelijk een Jaguar in tijgerkleuren, een ATA-vliegtuigtrekker, twee pilootenbusjes (één in duivel- en één in tijgerkleuren) en een Willys-Jeep van 1953 geschenken door oud-burgemeester Kelchtermans.

Het KBAM heeft zijn mooie en uitgebreide collectie in grote mate te danken aan de vele sympathisanten met een hart voor de 10 Wing. De collectie van het KBAM bestaat voornamelijk uit giften van oudgedienden en nog actieve Keebee'ers. Hun herinneringen, foto's en andere "relikwieën" vormen de basis voor de reconstructie van de rijke geschiedenis van de vliegbasis. Ondertussen zorgen vrijwilligers voor het onderhoud van het gebouw, de vliegtuigen en de voertuigen die permanent buiten gestald staan. Anderen leggen zich toe op het beheren van de uitgebreide verzameling aan documenten, foto's, boeken en de website.

U was nog niet bij ons op bezoek of wist zelfs niet dat KBAM bestond? Kom ons gerust eens bezoeken op dinsdag of donderdag vanaf 13.30 uur en/of neem contact op voor meer informatie en alle actuele toegangsvoorwaarden via onze KBAM-website, www.KBAM.be

Het KBAM-Team.

vrir les photos et textes retracant l'évolution de l'aérodrome depuis le premier coup de bêche en décembre 1944 pour l'aménagement de la plaine temporaire B-90, jusqu'à la base aérienne moderne permettant de nos jours aux F-16 d'opérer. Cette histoire débute avec le déploiement des 127 et 39 Wing de la RCAF volant respectivement sur Spitfire XVI et FR.IX, XI et XIV, pour couvrir ensuite la période Thunderjet, Thunderstreak, F-104G et F-16. Elle n'est pas seulement illustrée par des photos et des textes, mais également par des parties d'avion, de l'armement, des sièges éjectables, de l'équipement de vol, etc. utilisés à cette époque. On peut même y découvrir une réplique d'un cockpit F-16, Block 15. Un des locaux permet de rendre hommage aux pilotes décédés en service commandé. Les documents, les carnets de vol et la littérature aéronautique du centre de documentation constituent une importante source d'informations. Ils sont à la disposition des visiteurs qui souhaiteraient les consulter dans le cadre d'une recherche historique en relation avec le 10 Wing.

Tiger Air Force museum

La deuxième grande partie du musée est située dans le hangar 140, en face du Bloc 9. Elle est consacrée au « Tiger Air Force » museum du Snor. Dans ce hangar, le visiteur va découvrir de nombreux objets qui sont en relation avec l'histoire de l'aviation et de KeeBee en particulier. Les objets exposés vont de l'équipement de vol et sous-ensembles d'avions de la Deuxième Guerre mondiale aux sièges éjectables des F-84F et F-104G et pièces du F-16. Le hangar 140 héberge également un petit bar toujours prêt à accueillir les visiteurs.

Exposition du matériel volant et roulant

Le parc avion du musée est composé d'un F-84E (FZ 17), d'un F-84F (FU 66) et d'un F-104G (FX 86). Ils sont exposés devant le Mess All Ranks « Hof Bergendal ». Le Fouga Magister (MT 14) se trouve devant le Bloc 9 avec la décoration imaginée pour les 40 ans de l'appareil à la Force aérienne. Devant le hangar 140, deux F-104 et un F-16 en restauration sont également exposés. Les missiles sol-air Nike Hercules et Hawk ainsi que les VADS (Vulcan Air Defence System) devant le Bloc 9, permettent aux visiteurs de découvrir la plupart des moyens de défense aérienne dont la Force aérienne disposait dans les années 70. Devant le Bloc 9, on peut encore découvrir cinq véhicules, notamment une Jaguar aux couleurs du « tigre », un véhicule tracteur d'avion ATA, deux minibus pilotes (l'un peint aux couleurs du « diable », l'autre du « tigre ») et une Jeep Willys de 1953 offerte par l'ancien bourgmestre Kelchtermans.

Le KBAM doit en grande partie son impressionnante collection aux nombreux sympathisants du 10 Wing. La collection du KBAM est essentiellement le résultat de dons d'anciens membres de l'unité, mais également de plus jeunes encore en activité. Leurs souvenirs, les photos et autres reliques forment la base de la reconstruction de la riche histoire de la base. Entretemps, des volontaires se préoccupent de l'entretien des bâtiments, des avions et des véhicules qui sont exposés à l'extérieur. D'autres gèrent la vaste documentation, les photos, les livres et le site internet.

Vous n'avez pas encore eu l'occasion de nous rendre visite ou vous ne saviez même pas que le KBAM existait... ? Vous êtes les bienvenus les mardi ou jeudi à partir de 13 h 30. Vous pouvez également prendre contact via le site KBAM www.KBAM.be pour de plus amples informations et conditions d'accueil.

Le Team KBAM



PHOTO ALBUM



The Squadron Commanders of 8 Sqn at the disbandment ceremony in 1991. From left to right:

J. de Kroes 1988-90, R. Luyckx 1987-88, J. Waldeyer 1985-87, M. Van Der Auwera 1983-85, J.P. Sparenberg 1982-83,
G. Mullenders 1980-82, X. Janssens 1971-72, J. Pil 1990-91, P. Jourez 1970-71, K. Van Brussel 1975-78, G. Vanhecke 1978-80,
C. Goossens 1972-74. Absent: F. Lamborelle 1974-76.

Our honorary member Frank De Winne, proudly showing his Belgian Air Force background by wearing the 349 Sqn T-shirt underneath his ESA suit.

After completion of his pilot's training in 1986, he was first appointed to fly the Mirage 5. Only a few years later, in 1992, he graduated from the Empire Test Pilot's School in Boscombe Down (UK) where he flew different types of British combat aircraft. Appointed to the Test and Evaluation Branch of the Belgian Air Force, he was involved in different test and certification programmes.

From August 1998 to January 2000, Frank was the 349 Sqn Commander and acted as detachment commander of the Deployable Air Task Force, a combined Belgian/Dutch detachment that flew about 2.000 sorties during the NATO Kosovo campaign. Frank logged 17 combat sorties.

In January 2000, Frank joined ESA's Astronaut Corps and conducted two space flights. The first was an 11-day mission in 2002, the second a 7-month long-term mission in 2009. He was the first European commander of the International Space Station (ISS).

In 2020, he became ESA's ISS Programme Manager.

Frank was recently interviewed by the VTB and Belgian Voices of the Sky team. He explains his full career in detail, not only as an astronaut, but also as a Belgian Air Force pilot. This unique interview is available on <https://belgianvoicesofthesky.wordpress.com>

