

**IMPRIME - DRUKWERK**

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

**LES VIEILLES TIGES  
DE BELGIQUE**

\*

**DE "VIEILLES TIGES"  
VAN BELGIË**

---

Périodique trimestriel  
Driemaandelijks tijdschrift

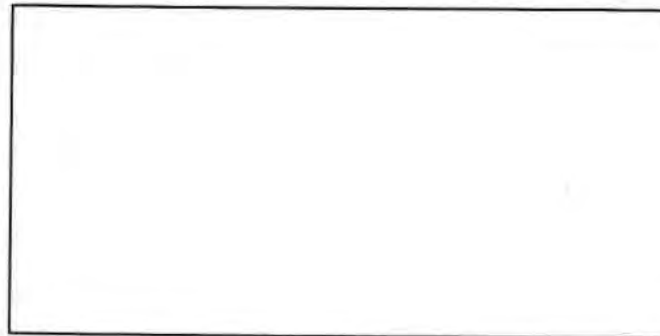
---

N° 1/99  
Januari-Februari-Maart  
Janvier-Février-Mars  
1999  
\*\*\*

Editeur responsable - Verantwoordelijk uitgever  
Robert Feuillen  
rue Montoyer/straat 1/13  
1000 Bruxelles/Brussel

Bureau de dépôt  
Afgiftekantoor  
1150 Bruxelles 15

A L'ATTENTION DE - TER ATTENTIE VAN



Algemene vergadering - Assemblée générale  
- Banquet annuel -  
13.3.1999  
- Jaarlijksbanket -

# Billet d'inscription pour le banquet du 13.3.1999

\*

Hotel Sodehotel La Woluwe  
Avenue E. Mounier 5  
1200 Bruxelles

\*

*Prière renvoyer ce billet à*  
**Paul JOUREZ**  
rue de la Croistte 56  
1470 Baisy-Thy

\*

NOM: .....

Prénom: .....

Sera accompagné par: .....

Soit au total ..... personne(s)

*Je désire partager la table avec:*  
.....

Je verse ce jour la somme de ..... ( ... x 1700 Fr)  
au compte N° 001-1908100-89 de VTB-Jourez  
Clôture des inscriptions: mercredi 3 mars !

# Inschrijvingsbriefje voor het banket van 13.3.1999

\*

Hotel Sodehotel La Woluwe  
E. Mounierlaan 5  
1200 Brussel

\*

*Gelieve dit briefje terug te sturen aan*  
**Paul JOUREZ**  
rue de la croisette 5§  
1470 Baisy-Thy

\*

Naam: .....

Voornaam: .....

Zal vergezeld worden van: .....

Het zij ..... persoon(onen)

*Ik wens de tafel te delen met:*  
.....

Ik stort vandaag de som van ..... ( ... x 1700 Fr)  
op het rekening Nr 001-1908100-89 van VTB Jourez  
Sluiting van de inschrijvingen: woensdag 3 maart

# Procuration pour l'assemblée générale du 13.3.1999

Je soussigné(e) .....  
donne pouvoir par la présente à:  
.....

à l'effet de me représenter à l'assemblée générale  
statutaire qui se tiendra le samedi 13 mars 1999 à  
11h00 à l'hôtel Sodehotel, avenue Mounier 5 à 1200  
Bruxelles, de prendre part à toutes les délibérations et  
d'émettre tout vote sur les objets portés à l'ordre du  
jour, promettant ratification si besoin.

Date:

Signature, précédée de la formule "Bon pour pouvoir"

# Volmacht voor de algemene vergadering van 13.3.1999

Ik ondergetekende .....  
verleen hierbij volmacht aan:  
.....

ten einde hem te vertegenwoordigen op de algemene  
statutaire vergadering die zal plaats hebben op  
zaterdag 13 maart 1999 om 11.00 uur in de Sodehotel,  
E. Mounierlaan 5 te 1200 Brussel, deel te nemen aan  
alle beraadslagingen en stem uit te brengen met  
betrekking tot de onderwerpen op de dagorde gebracht  
waarbij, indien nodig, de bekrachtiging wordt  
toegezegd.

Datum:

Handtekening, voorafgegaan van de formule "Goed  
voor volmacht"

**Les  
Vieilles Tiges  
de Belgique**

\*

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

ooo

**BULLETIN TRIMESTRIEL**

N° 1/99

Janvier-Février-Mars



**De  
"Vieilles Tiges"  
van België**

\*

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

ooo

**DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT**

Nr 1/99

Januari-Februari-Maart



**Flying Officer Charles DETAL**

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

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

## Sommaire

**N° 1/99**  
**Janvier-Février-Mars**  
**1999**

- Biographie du F/O Charles DETAL
- Convocation à l'assemblée générale statutaire du 13 mars 1999
- Banquet annuel du 13 mars 1999
- Nouvelles de l'association
- Happy hour du 24 mars 1999
- Les Vieilles Tiges voyagent
- Le mot du trésorier
- La Force Aérienne Congolaise
- Voyage aux Marungu
- Le premier Fouga de Kamina

## Inhoud

**Nr 1/99**  
**Januari-Februari-Maart**  
**1999**

- Biografie van F/O Charles DETAL
- Uitnodiging tot de algemene statutaire vergadering van 13 maart 1999
- Jaarlijks banket van 13 maart 1999
- Nieuws van de vereniging
- Happy Hour van 24 maart 1999
- De "Vieilles Tiges" reizen
- Het hoekje van de schatbewaarder
- La Force Aérienne Congolaise
- Reis naar de Marungu
- Le premier Fouga de Kamina

# Le Flying Officer Charles DETAL

---

Charles DETAL est né à Profondville le 28 mars 1914. A l'âge de vingt ans, il est admis comme élève-pilote de la 70ème Promotion. Un an plus tard, le 31 août 1935, il obtient son brevet et est nommé sergent aviateur.

Il passe alors au 2ème Régiment d'Aéronautique. Il y fait partie de la 5ème escadrille (Aigle bleu) qui prend part, le 10 mai 1940, à la campagne des 18 jours.

Ce matin là, son escadrille reçoit pour mission d'interdire à l'ennemi l'espace aérien aux abords de Tongres. Mais leurs Fairy Fox VIC ne peuvent rivaliser avec les Me allemands et l'avion du 1er sergent DETAL ainsi que deux autres appareils sont abattus lors de ce combat aérien.

Grièvement blessé, il est fait prisonnier et évacué à l'hôpital de Maastricht.

Une fois rétabli, il s'enfuit de Belgique et successivement via la Suisse, la France et l'Espagne, il arrive en Grande-Bretagne le 13 mars 1942 accompagné de son épouse, Grace STOKES.

Le 15 octobre de la même année, il rejoint la Section belge de la Royal Air Force.

Après un cours de conversion, le 23 mars 1943, il est affecté, comme Pilot Officer, à la 609ème escadrille qui vole sur Typhoon. C'est à bord de cet avion qu'il obtient sept victoires, mais hélas qu'il perdra également la vie, le 23 mars 1944, lors d'un accident au cours d'un exercice de tir aux roquettes.

Le Flying Officer DETAL était détenteur de la Croix de Guerre avec 7 citations et de la Distinguished Flying Cross avec la citation suivante: *"Flying Officer DETAL has served with his present squadron since march 1943, and has consistently displayed skill, courage and keenness which has greatly inspired his fellow pilots. F/O DETAL has destroyed at least five enemy aircraft and inflicted very severe damage to the enemy"*.

Il recevra à titre posthume la Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold.

# Flying Officer Charles DETAL

---

Charles DETAL werd geboren te Profondville op 28 maart 1914. Op twintigjarige leeftijd wordt hij toegelaten tot de 70ste Promotie leerling-piloten. Een jaar later, 31 augustus 1935, wordt hij gebreveteerd en benoemd tot sergeant vlieger.

Tevens gaat hij bij deze gelegenheid over naar het 2de Regiment van het Vliegwezen. Het is deeltmakende van het 5de smaldeel 'Blauwe arend' van dit regiment dat hij op 10 mei 1940 de achtiendaagse veldocht aanvangt. Zijn smaldeel krijgt die morgen de opdracht de vijand het luchtruim te ontzeggen ter hoogte van Tongeren. Maar hun Fairy Fox VIC zijn geen partij voor de Duitse Me 109 en het toestel van de 1ste sergeant DETAL wordt samen met twee andere neergehaald tijdens dit luchtgevecht. Zwaar gewond wordt hij gevangengenomen en opgenomen in het hospitaal van Maastricht.

Zodra hij hersteld is ontvlucht hij België en via achtereenvolgens Zwitserland, Frankrijk en Spanje bereikt hij Groot-Brittannië op 13 maart 1942 vergezeld van zijn echtgenote, Grace STOKES.

Op 15 oktober van hetzelfde jaar vervoegt hij de Belgische sekte van de Royal Air Force.

Na een omscholingscursus wordt hem op 23 maart 1943 als Pilot Officer het 609de smaldeel toegewezen dat op dat ogenblik is uitgerust met Typhoon. Het is aan boord van dit toestel dat hij zeven overwinningen zal behalen, maar helaas ook het leven zal verliezen tijdens een ongeval op 23 maart 1944 bij het oefenen in het afvuren van raketten.

Flying Officer DETAL was houder van het Oorlogskruis met zeven eervolle vermeldingen en van het Distinguished Flying Cross met volgende vermelding: *"Flying Officer DETAL has served with his present squadron since March 1943, and has consistently displayed skill, courage and keenness which has greatly inspired his fellow pilots. F/O DETAL has destroyed at least five enemy aircraft and inflicted very severe damage to the enemy"*.

Ten postume titel werd hem ook de Ridderorde van Leopold toegekend.

## CONVOCATION A L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE STATUTAIRE

*Vous êtes prié d'assister à l'assemblée générale statutaire qui se tiendra le samedi 13 mars 1999 à 11.00 heures dans la salle Blanchard du "Seminar Center" de l'hôtel SODEHOTEL, avenue E. Mounier 5, à Woluwé St. Lambert (Quartier des cliniques universitaires St. Luc) - 1200 Bruxelles*

En vertu de l'article 17 des statuts, le droit de vote est réservé aux membres des catégories "Vieille Tige" et "Actif", en règle de cotisation. Les autres membres sont également cordialement invités mais n'ont pas voix délibérative.

Si vous ne pouvez pas participer à cette assemblée générale, faites-vous représenter par un membre de la catégorie de votre choix qui sera présent (il n'a droit qu'à deux mandats) en lui faisant parvenir la procuration jointe à ce bulletin.

## ORDRE DU JOUR

- Ouverture de la séance par le président.  
Rappel du nom des membres décédés au cours de l'exercice précédent.
- Allocution du président.
- Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale du 28 mars 1998, publié dans le bulletin N° 2/98 (avril-mai-juin).
- Rapport du secrétaire général
- Rapport du trésorier.
- Rapport des commissaires aux comptes et décharge aux administrateurs pour la gestion écoulée.
- Nomination de deux commissaires aux comptes et de deux suppléants pour l'exercice 1999 (MM. DUBART et BAIKRY sont rééligibles).
- Proposition de radiation des membres suivants qui n'ont plus payé leur cotisation depuis deux ans: MAES Bernard et WAUTIE Félix
- Election statutaire: En vertu de l'article 9. des statuts, un tiers des membres du conseil d'administration est renouvelable chaque année à l'occasion de l'assemblée générale. Les administrateurs sortants et rééligibles pour 1999 sont: BRANDERS Léon, de CONINCK Georges, MOJET Hubert et ROELAND-HELMAN Jacques.
- Proposition de nomination d'un nouvel administrateur: Alex PEELAERS
- Remise du diplôme de 70 ans de brevet à LIBERT Georges, membre d'honneur.

## UITNODIGING TOT DE ALGEMENE STATUTAIRE VERGADERING

*U wordt verzocht de algemene statutaire vergadering bij te wonen op zaterdag 13 maart 1999 om 11.00 uur, in de zaal Blanchard van het "Seminar Center" in de SODEHOTEL, E. Mounierlaan 5 te St Lambrechts Woluwe (Wijk van de AZ UCL St Lucas) - 1200 Brussel.*

Krachtens artikel 17 van de statuten, is het stemrecht voorbehouden aan de leden van categorieë "Vieille Tige" en "Actief", in regel met hun bijdragebetaling. De andere leden mogen deelnemen aan de vergadering maar zij hebben geen stemrecht.

Indien U de vergadering niet kan bijwonen, gelieve de bijgaande volmacht te overhandigen aan een lid van uw categorie van uw keuze, waarvan U weet dat deze zal aanwezig zijn (maximum twee volmachten per lid).

## AGENDA

- Opening van de zitting door de president.  
Afroeping van de namen van leden die in de loop van vorig dienstjaar overleden zijn.
- Toespraak van de president.
- Goedkeuring van het verslag van de algemene vergadering van 28 maart 1998, afgedrukt in het tijdschrift Nr 2/98 (april-mei-juni)
- Verslag van de secretaris generaal
- Verslag van de schatbewaarder.
- Verslag van de rekeningscommissarissen en verlening van ontlasting aan de beheerders voor het beheer van het afgelopen dienstjaar.
- Benoeming van twee rekeningscommissarissen en twee vervangers voor het dienstjaar 1999. (HH. DUBART en BAIKRY zijn herkiesbaar).
- Voorstelling van schrapping van de leden die hun lidgeld sinds twee jaar niet meer betaald hebben: MAES Bernard en WAUTIE Félix.
- Statutaire verkiezingen. Krachtens artikel 9. van de statuten, is het mandaat van een derde van de leden van de raad van beheer elk jaar hernieuwbaar naar aanleiding van de algemene vergadering. De uittrekkende en voor 1999 herkiesbare beheerders zijn: BRANDERS Léon, de CONINCK Georges, MOJET Hubert en ROELAND-HELMAN Jacques.
- Voorstelling van de benoeming van een nieuw beheer: Alex PEELAERS
- Uittrekking van het diploma van 70 jaar brevet aan

12. Remise du diplôme de 60 ans de brevet\* à BOCQUET Charles et à MOUZON Léopold
13. Remise de la médaille de 50 ans de brevet\* à DE COCK André, DHYNES Léon, DUBART Georges, HEUVELMANS Raymond, KAMERS Jean, MORTHER Auguste, TAYMANS Roger, TIPS Martin, VANDENBROECK Alfons, VAN HOREN Raymond, VAN PELT Paul et PELTIER Alphonse.
14. Les membres des catégories "Vieille Tige" et Actif" qui désirent poser leur candidature à la fonction d'administrateur sont priés d'adresser leur demande par écrit au secrétariat de l'association au moins huit jours avant la date de l'assemblée générale.
15. Les membres qui souhaitent faire inscrire un point à l'ordre du jour de cette assemblée du 13 mars 1999, sont aimablement priés de le faire par écrit par pli adressé au secrétariat de l'association pour le 5 mars au plus tard.

- Ces noms sont donnés en nous référant à l'annuaire des membres. Si par un malheureux hasard, votre nom n'a pas été repris, veuillez nous en excuser et nous en faire part sans tarder. Merci.

\*\*\*

## BANQUET ANNUEL

*Le banquet annuel suivra l'assemblée générale et se tiendra dans le patio de l'hôtel SODEHOTEL/Sabena, avenue E. Mounier 5 à Woluwé St Lambert (quartier des cliniques universitaires St Luc de l'UCL), à 13.00 heures.*

L'apéritif sera servi à partir de 12.15 heures dans le "Foyer". Entrée via le Seminar Center.

Le prix est de 1.700 francs par personne. Formulaire d'inscription dans ce bulletin et paiement uniquement à l'aide du bulletin de virement joint.

*Clôture impérative des inscriptions le mercredi 3 mars 1999. Nous ne pourrons pas rembourser les membres qui se désisteraient après cette date.*

Georges LIBERT, erelid.

12. Uittrekking van het diploma van 60 jaar brevet\* aan: BOCQUET Charles en aan MOUZON Léopold.
13. Uittrekking van de medaille van 50 jaar brevet\* aan: DE COCK André, DHYNES Léon, DUBART Georges, HEUVELMANS Raymond, KAMERS Jean, MORTHER Auguste, TAYMANS Roger, TIPS Martin, VANDENBROECK Alfons, VAN HOREN Raymond, VAN PELT Paul en PELTIER Alphonse.
14. De leden van categorië "Vieille Tige" en Actief" die hun kandidatuur willen stellen voor de functie van beheer, worden uitgenodigd dit schriftelijk te doen op het secretariaat van de vereniging uiterlijk acht dagen vóór de algemene vergadering.
15. De leden die een punt wensen in te schrijven op de agenda van deze algemene vergadering van 13 maart 1999, worden verzocht ons dit schriftelijk te laten weten door brief geadresseerd op het secretariaat ten laatste op 5 maart 1999.

- Deze namen zijn gegeven met verwijzing naar de informatie op het jaarboek van de leden. Indien uw naam door een ongelukkige samenloop van omstandigheden niet vermeld staat, gelieve ons te verontschuldigen en ons zo spoedig mogelijk te verwittigen.

\*\*\*

## JAARSLIJKS BANKET

*Het jaarlijkse banket dat traditioneel aansluit op de algemene vergadering, zal opgediend worden in de patio van het hotel SODEHOTEL/Sabena, E. Mounierlaan 5 te St Lambrechts Woluwe (Wijk van AZ St Lucas-UCL), om 13.00 uur.*

Het aperitief wordt opgediend vanaf 12.15 uur in de "Foyer". Ingang langs Seminar Center.

De prijs per persoon is 1.700 Fr. Inschrijvingsformulier in dit tijdschrift en betaling uitsluitend met het hier bijgevoegde stortingsbulletin.

*Inschrijvingen worden onverbiddelijk afgesloten op woensdag 3 maart 1999. Wij kunnen geen terugbetaling doen aan personen die na 3 maart zouden af zeggen.*

# NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

\*\*\*

***Bienvenue aux nouveaux  
membres***

## ADMISSIONS DU 12 NOVEMBRE 1998

**BORREMANS Rosette** (épouse de Martin TIPS)  
Brevetée pilote d'avion le 31.3.1963  
par l'Administration de l'Aéronautique  
Admise dans la catégorie "Vieille Tige"  
Parrains: Georges de Coninck et Robert Feuillen

**de GOES Jacques**  
Breveté pilote d'avion par USAF le 16.3.1953 (53B)  
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"  
Parrains: Paul Jourez et Hugo Cloeckaert

## ADMISSIONS DU 9 DECEMBRE 1998

**FAVRESSE Daniel**  
Breveté pilote d'avion le 02.09.1968  
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"  
Parrains: André Dillien et Pierre Debourse

**LEBEAU Jacques**  
Breveté pilote d'avion le 10. 11.1961 par la  
Force Aérienne (144e)  
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"  
Parrains: Joseph Schoonbroodt et Robert Feuillen

## ADMISSIONS DU 13 JANVIER 1999

**MEERT Denis**  
Breveté pilote d'avion en 1952 par USAF (52B)  
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"  
Parrains: Paul Jourez et Xavier Janssens

**LEMMENS Godfried**  
Gebrevetteerd vliegtuigpilot in september 1961 door  
Luchtmacht (145e)  
Toegelaten in categorië "Vieille Tige"  
Peters: Camille Goossens en Xavier Janssens

# NIEUWS VAN DE VERENIGING

\*\*\*

***Welkom aan de nieuwe  
leden***

## TOELATINGEN VAN 12 NOVEMBER 1998

**TRIGAUX Guy**  
Breveté pilote d'avion en 1971 par l'Administration  
de l'Aéronautique de la Rép Dém du Congo  
Admis dans la catégorie "Actif"  
Parrains: André Dillien et Pierre Debourse

**THIEFFRY Gaétane**  
Admise dans la catégorie "Sympathisante"  
Parrains: Léon Branders et Jean-Paul Demolin

## TOELATINGEN VAN 9 DECEMBER 1998

**NISET Francis**  
Breveté pilote d'ULM le 18.04.1996  
Admis dans la catégorie "Sympathisant"  
Parrains: André Dillien et Claude Cheilletz

## TOELATINGEN VAN 13 JANUARI 1999

**DEVISSCHER Ivan**  
Gebrevetteerd vliegtuigpilot in 1959 door  
Luchtmacht (142)  
Peters: Camille Goossens en Xavier Janssens

**CHOQUE Jacques**  
Breveté pilote d'avion par l'Administration de  
l'aéronautique de la république du Congo  
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"  
Parrains: Alphonse Coucke et André Dillien



## Ceux qui nous ont quittés


Madame Hervé DONNET, le 3 novembre  
Maurice LAGOUGE, le 7 décembre 1998  
Charles CLASENS, le 4 janvier 1999  
Gaston CASTELEYN, le 5 janvier  
Pierre ERKES, le 25 janvier

## Les prochains mercredis des rencontres (Maison des Ailes)

### Déjeuner du mercredi 10 mars 1999

Conférence donnée par un de nos membres,  
Georges RIKIR, commandant de bord à la  
Sabena.

**Thème:** Les nouveaux équipements de  
navigation à bord des avions de ligne.

 Les membres qui désirent assister à cette conférence et qui ne participent pas régulièrement à nos déjeuners mensuels, sont aimablement priés de s'inscrire avant le lundi 8 mars à 12h00 chez le secrétaire général pour la réservation du repas. (Tél/Fax: 013-31.28.70)

## Diegene die ons verlaten hebben

*Nous présentons nos sincères condoléances aux familles et aux amis de ces disparus.*


Onze innige deelneming aan de families en vrienden van deze overledenen.

## De volgende woensdagen van ontmoeting (Huis der Vleugels)

### Middagmaal van 10 maart 1999

Toespraak gegeven door een van onze leden,  
Georges RIKIR, boordcommandant bij  
Sabena.

**Thema:** De nieuwe navigatie uitrustingen  
aan boord van de lijnvliegtuigen.

 Leden, die niet regelmatig deelnemen aan onze maandelijkse maaltijden en die wensen deel te nemen aan deze toespraak, worden vriendelijk verzocht zich in te schrijven bij de secretaris generaal, vóór maandag 8 maart om 12.00 uur voor het reserveren van de maaltijd. (013)312870



# Happy Hour

## Mercredi 24 mars !

Un **Happy Hour** est organisé le mercredi 24 mars à 18h00 à La Maison des Ailes (après son assemblée générale).

Venez-y nombreux

Facilité de parking dans la rue après 17h00.

*Ce drink est une collaboration*

*Maison des Ailes/ VieillesTiges de Belgique*

## Woensdag 24 maart !

Een **Happy Hour** is georganiseerd op 24 maart om 18.00 uur in Het Huis der Vleugels (na zijn algemene vergadering).

Kom zoveel mogelijk.

Vrij parking in de straat na 17.00 uur.

*Deze drink is een medewerking*

*Huis der Vleugels en "Vieilles Tiges" van België*

## Adieu Captain !

Jacques SIROUX (le neveu de Paul) raconte sa vie de pilote à la Force Aérienne puis dans l'aviation civile commerciale dans un livre passionnant.

Ce livre, qui coûte 900 francs, peut être obtenu chez Jacques Roeland, téléphone 02/732.79.37 pendant les heures de bureau ou, le soir au 02/465.46.51

## **Les Vieilles Tiges voyagent...**

### **Le 2 juin à Helfaut, dans le Pas-de-Calais, nous visiterons "La Coupole"**

En 1943, à 5 km de St Omer, sur les territoires de Helfaut et de Wizernes, les Allemands édifient l'un des plus importants bunkers lié au programme V2. La Coupole doit son nom au fait que l'ouvrage est surmonté d'un vaste dôme de protection en béton de 72 m de diamètre et de 5 m d'épaisseur; elle était destinée au lancement de V2 sur l'Angleterre.

Aujourd'hui, *La Coupole* est transformée en centre d'histoire de la guerre et des fusées.

### **Du 7 au 10 septembre, nous nous rendrons dans le Yorkhsire**

Nous visiterons à Malton, à 30 km au nord de la ville de York, un ancien camp de prisonniers allemands et italiens constitué d'une trentaine de baraquements transformés en musée. Les principaux événements de la dernière guerre sont évoqués baraquement par baraquement et plongent le visiteur dans l'atmosphère de cette époque. Depuis sa création il y a peu, c'est l'attraction la plus visitée du nord de l'Angleterre.

Le lendemain, nous visiterons la ville de York.

Le voyage sera effectué en car de Bruxelles à Bruxelles et nous emprunterons le car ferry Zeebrugge-Hull.

**Toutes les informations concernant ces voyages paraîtront dans le bulletin N° 2/99 du 15 avril prochain.**

## **De "Vieilles Tiges" reizen ...**

### **Op 2 juni naar Helfaut, in het Nauw van Calais, zullen wij "La Coupole" bezoeken?**

In 1943 bouwden de Duitsers op de grondgebieden van Helfaut en van Wizernes, op 5 km van St Omer, een van de belangrijkste bunkers verbonden aan het V2 programma. "La Coupole" heeft zijn naam te danken aan het feit dat dit gebouw overtrokken is met een beschermende koepel in beton met een doorsnede van 72 m en een dikte van 5 m, zijn doel was V2's op Engeland af te vuren.

Nu is "*La Coupole*" verbouwd als een historisch centrum van oorlog en raketten.

### **Van 7 tot 10 september zullen wij ons naar Yorkshire begeven.**

Op 30 km ten noorden van de stad York zullen wij Malton bezoeken, dit is een oud Duits en Italiaans krijgsgevangenkamp bestaande uit een dertigtal barakken en omgevormd in een museum. De voornaamste gebeurtenissen van de laatste oorlog worden barak per barak getoond en dampelen de bezoeker in de sfeer van dit tijdperk. Sedert de zeer recente oprichting is dit de meest bezochte trekpleister van Noord-Engeland.

De volgende dag zullen wij de stad York bezoeken.

De reis zal met een autobus uitgevoerd worden van Brussel tot Brussel en voor de overtocht nemen wij de car ferry Zeebrugge-Hull.

**Verdere inlichtingen aangaande deze reizen zullen medegedeeld worden in het tijdschrift 2/99 van 15 april aanstaande**



# LE MOT DU TRESORIER



## COTISATIONS 98 et 99

*Si votre bulletin trimestriel est agrémenté d'un point rouge sur l'étiquette, ceci vous concerne*

Malgré plusieurs rappels vous n'êtes pas en règle de cotisation pour 1998 (500 Fr) ni pour 1999 (600 Fr).

Si vous souhaitez rester membre de notre association veuillez de toute urgence verser 500 Fr + 600 Fr EXCLUSIVEMENT au compte N° 000-0356122-35 de Vieilles Tiges de Belgique, 1 rue Montoyer à 1000 Bruxelles.

Un formulaire de virement était à votre disposition dans les bulletins du quatrième trimestre 1997 et 1998. Faute de vous mettre en règle rapidement, ce bulletin trimestriel est le dernier qui vous est envoyé.

# HET HOEKJE VAN DE SCHATBEWAARDER



## BIJDRAGEN 98 en 99

*Indien uw trimestriële tijdschrift een rood merkpunt op het etiket heeft, belangt dit U aan.*

Ondanks meerdere herinneringen bent U nog steeds niet in orde met het lidgeld voor 1998 (500 Fr) en 1999 (600 Fr). Indien U wenst verder lid te blijven van onze vereniging gelieve dan onmiddellijk de som van 500 + 600 Fr te storten UITSLUITING op rekening Nr 00-0356122-35 van Vieilles Tiges van België, 1 Montoyerstraat te 1000 Brussel. Een stortingsformulier bevond zich in het tijdschrift van de 4de trimester 1997 en 1998. Indien U de toestand niet regulariseert, is dit het laatste tijdschrift dat U wordt toegestuurd.



*Notre collaborateur Jean-Pierre SONCK recherche des photos d'avions présent au Congo et particulièrement des photos de T-6 Harvard. Si vous pouvez l'aider, veuillez adresser votre envoi à: J.P. SONCK, avenue Floréal 5/A Boîte 2 à 1180 Bruxelles - Bien merci d'avance.*



## COTISATION 99



Attention !

Etes-vous l'un des 100 membres qui n'ont pas encore payé la cotisation 1999 ?

Vérifiez votre compte bancaire et consultez le bulletin de novembre 1998 (N° 4/98)

Merci de réagir rapidement.

CCP N° 000-0356122-35

## BIJDRAGE 99



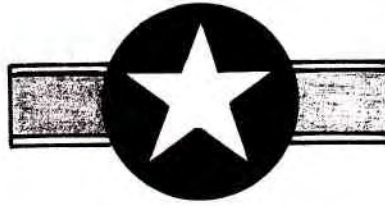
Opgelet !

Bent U één van de honderd leden die de bijdrage voor 1999 nog niet betaald hebt?

Kijkt uw bankrekening na, alsook het tijdschrift van november 1998 (Nr 4/98)

Dank U voor een snelle reactie.

PCR Nr 000-0356122-35



# LA FORCE AERIENNE CONGOLAISE

*1ère partie*

*Jean-Pierre SONCK*

*Iste deel*

## Fin de l'Avimil

(Aviation militaire de la Force publique)

Le 30 juin 1960 à Léopoldville, le DH Heron "CGG" de l'ex-gouverneur général, devenu avion présidentiel, survola le défilé des troupes congolaises en compagnie de trois DH Dove et d'un hélicoptère de l'Avimil.

Les appareils arboraient les couleurs du jeune Etat sur leurs flancs: cocardes bleues à étoile jaune et drapeau national sur l'empennage. Les jours qui suivirent les festivités de l'indépendance, l'Avimil reprit ses missions habituelles de liaison, transport et observation, et rien ne semblait avoir changé, lorsque soudain, la nouvelle armée se mutinait et se retournait contre le cadre européen.

Le premier ministre LUMUMBA tenta de calmer les militaires noirs en les nommant à un grade supérieur, puis, dépassé par les événements, il décida l'africanisation totale du corps des officiers et les européens furent remplacés sans transition par des sous-officiers indigènes, promus sans aucune formation à des grades supérieurs.

L'Aviation militaire fut peu concernée par cette mesure, car il n'y avait pas de personnel navigant congolais, mais des membres africains du personnel non-navigant se rangèrent aux côtés des mutins et empêchèrent le déroulement normal des missions.

LUNDULA, un ancien adjudant pensionné, fut nommé colonel et placé à la tête de l'Armée Nationale Congolaise et le journaliste MOBUTU, ex-sergent de la Force Publique, fut rappelé en service, promu également colonel et nommé chef d'état-major. Ces décisions aberrantes ne calmèrent pas l'agitation des militaires noirs et paralysèrent totalement le Quartier Général de la nouvelle armée.

## Het einde van de "Avimil"

(Het Militaire Vliegwezen van de Openbare Macht)

Op 30 juni 1960 vloog de DH Heron met immatriculatie "CGG" van de ex-gouverneur generaal, intussen presidentieel vliegtuig geworden, in Leopoldstad boven het defilé van de Kongolese troepen samen met drie DH Dove's en een heliëchter van de Avimil. De toestellen droegen de kleuren van de jonge Staat op hun zijkanten: blauw insigne met gele ster en de nationale vlag op het vertikaal staartvlak. De dag na de onafhankelijkheidsfeesten hernam Avimil opnieuw zijn gebruikelijke opdrachten voor verbindingen, vervoer en waarneming en niets scheen veranderd, toen plots, op 6 juli het nieuwe leger in oproer kwam en zich tegen het Europese kader keerde.

Eerste minister LUMUMBA trachtte de zwarte militairen te kalmeren door hun een hogere graad toe te kennen. Nadien kon hij de evenementen niet meer aan en besliste tot volledige afrikanisering van het officierenkorps. De Europeanen werden plotseling vervangen door de inheemse onderofficieren, die zonder enige opleiding tot hogere graden bevorderd werden.

Bij het begin van deze beweging was het Militaire Vliegwezen amper getroffen door deze maatregel want er was geen Kongolees vliegend personeel, maar de Afrikaanse leden van het grondpersoneel vervoegden de opstandige rangen en verhinderden het normale verloop van de opdrachten.

LUNDULA, een vroegere adjudant op rust, werd tot kolonel benoemd en aan het hoofd geplaatst van het Kongolese Nationale Leger. De journalist MOBUTU, ex-sergeant van de Openbare Macht, werd in dienst teruggeroepen, eveneens bevorderd tot kolonel en benoemd tot stafchef. Deze dwaze beslissingen slaagden er niet in, de onrust van de zwarte militairen te kalmeren en legden het hoofdkwartier van het nieuwe leger volledig lam.

Deux jours après sa nomination, le colonel MOBUTU empruntait un DH Dove pour se rendre dans sa région natale et y prêcher le retour au calme, mais malgré un certain ascendant sur le nouveau corps des officiers et sur une partie de la troupe, il ne put empêcher l'anarchie de s'étendre.

Pendant ce temps, le président KASAVUBU et le premier ministre LUMUMBA s'envolaient avec le DH Heron VIP pour une tournée à l'intérieur du pays. Pendant leur absence, le 10 juillet, les troupes belges intervenaient dans plusieurs agglomérations pour sauver les européens menacés et les évacuer en lieu sûr. Un vol d'intimidation de T-6 Harvard sur le port de Matadi, que tentait de prendre une unité de la Force Navale pour secourir la population blanche, se heurta à une forte résistance de la garnison qui disposait de canons de DCA et le T-6 H-202 du sergent DE PYPERE, touché par des tirs, dut effectuer un atterrissage forcé sur la piste de Matadi-Tshimpi. Il fut sauvé des mutins par le lieutenant CARPENTIER de CHANGY, qui se posa avec son T-6 H-210 et le ramena à la Base de Kitona.

Seize Harvard T-6 de l'Ecole de Pilotage Avancé de Kamina-Base avaient été armés du même système d'armes employé par l'Armée de l'Air Française en Algérie et formaient quatre Flight d'Appui-feu (FAF), dont un était basé à Kitona, base située à l'embouchure du fleuve Congo.

Les vols d'intimidation du FAF de Kitona se transformèrent en interventions armées et une colonne de mutins fut interceptée par de CHANGY qui détruisit un véhicule blindé M-8 Greyhound à coups de roquette, puis vida ses mitrailleuses AA-52 sur les véhicules qui le suivait.

Pendant ce temps, le DH Heron présidentiel atterrissait à Luluabourg le 11 juillet où le président KASAVUBU apprit la sécession du Katanga. Il ordonna au pilote de se diriger vers Kamina-Base pour y effectuer une escale technique. Sur place, le chef de l'Etat demanda de pouvoir poursuivre son vol vers Elisabethville à bord d'un DC-3 de la Force Aérienne Belge où il serait arrivé vers 21.30 heures. Mais Godefroid MUNUNGO ministre des Affaires Intérieures du gouvernement katangais refusa l'atterrissage, fit éteindre le balisage de l'aérodrome et le DC-3 retourna à Kamina. C'est alors que LUMUMBA fit appel à l'aide des Soviétiques.

Dès la capture par les parachutistes belges de l'aérodrome de Ndjili à Léopoldville, deux FAF de T-6 et un FAF de Fouga CM-170 y furent envoyés en renfort.

Twee dagen na zijn benoeming nam kolonel MOBUTU een Dove om naar zijn geboortestreek te vliegen en er terugkeer tot kalmte te preken, maar niettegenstaande een zekere invloed op het nieuwe officierenkorps en op een gedeelte van de troepen kon hij niet beletten dat de anarchie zich uitbreidde.

Gedurende die tijd vlogen president KASAVUBU en eerste minister LUMUMBA met DH Heron VIP op rondreis in het binnenland. Gedurende hun afwezigheid traden de Belgische troepen op 10 juli op in de hoofdstad en in verschillende agglomeraties, om de bedreigde Europeanen te redden en ze naar een veilige plaats te evacuëren. Een intimidatievlucht van een T-6 op Matadi, waar de Zeemacht trachtte de haven in te nemen om de blanke bevolking ter hulp te snellen, botste op hevige weerstand van het garnizoen, dat over DCA kanonnen beschikte en de T-6 H-202 van sergeant DE PYPERE werd getroffen en moest een noodlanding uitvoeren op de landingsbaan van Matadi-Tshimpi. Hij werd uit de handen van de opstandelingen gered door luitenant CARPENTIER de CHANGY, die met zijn T-6 H-210 landde en hem naar de Kitona-Basis terugvoerde.

Zestien T-6 toestellen van de Gevorderde Vliegschool van de Kamina-Basis waren bewapend met hetzelfde wapensysteem, dat gebruikt werd door de Franse Luchtmacht in Algerije en vormden vier FAF (Vuursteunflights), waarvan een in Kitona, de basis aan de monding van de Kongostroom, gevestigd was.

De intimidatievluchten van de FAF van Kitona groeiden weldra uit tot gewapende tussenkomsten en een colonne oproerlingen werd op de weg van Matadi onderschept. Met raketschoten kon luitenant de CHANGY een pantservoertuig AM-8 Greyhound vernietigen, daarna vuurde hij zijn machinegeweren AA-52 leeg op de voertuigen die de pantser volgden.

Intussen landde het presidentiële vliegtuig op 11 juli in Luluabourg, waar president KASAVUBU vernam dat Katanga zich had afgescheiden. Hij beval de piloot naar Kamina-Basis te vliegen, waar de DH Heron 's avonds neerstreek voor een technische tussenlanding. Het hoofd van de Kongolese Staat vroeg begeleiding en kon verkrijgen, dat hij zijn vlucht kon voortzetten met een DC-3 van de Belgische Luchtmacht, richting Elisabethstad, waar rond 21.30 uur moest geland werd. Maar Godefroid MUNUNGO, minister van Binnenlandse Zaken van de Katangese Regering, weigerde ze te laten landen en gaf bevel, de lichten van de landingsbaan te doven. Het toestel keerde naar zijn startpunt terug en LUMUMBA dreigde, beroep te doen op de Sovjets om de afscheiding terug te draaien.

Zodra de Belgische parachutisten het vliegveld van Leopoldstad-Ndjili veroverd hadden, werden er twee FAF T-6 en een FAF Fouga als versterking naartoe gestuurd.

Suite à la disparition du QG ANC, privé des officiers belges qui le composait, l'Avimil passa automatiquement aux ordres du QG des Forces Métropolitaines (COMETRO) et ses hélicoptères recherchèrent les colons isolés dans le bas-Congo, pour les évacuer vers les pistes d'aérodromes où ils étaient embarqués sur les DH Dove. Cent-trente Européens furent ainsi sauvés.

COMETRO suspendit les opérations aériennes le 18 juillet suite à la mort du lieutenant CARPENTIER de CHANGY, abattu dans le Bas-Congo avec son T-6 H-210. Le même jour, les soldats mutins se rendirent maître de l'Alouette II A-51 qui s'était posée à Lukula, à la recherche d'un colon italien. Le pilote, le commandant KERVYN de MEERENDRE et le passager, André RYCKMANS furent assassinés sur les rives de la rivière Inkisi.

Dès leur arrivée à Ndjili, les Forces de l'ONU remplacèrent progressivement les troupes belges au Congo, sonnant la fin définitive de leur intervention dans le Bas-Congo. Sommée de regagner ses bases, COMETRO abandonna Ndjili le 21 juillet.

L'Avimil mobilisée pour des missions en faveur des Forces Métropolitaines et dont le personnel européen était coupé de tout contact avec l'ANC, prit le chemin de Kitona sur ordre du major aviateur BOUZIN, G2-G3 du QG COMETRO, avec le matériel et le stock de pièces de rechange, car l'ONU menaçait de réquisitionner les appareils.

Lorsque cette base fut abandonnée à son tour, l'Avimil se regroupa à Kamina-Base où elle forma un Flight "Dove" et un Flight "Hélicoptère" provisoirement rattachés aux Forces Métropolitaines. Les appareils furent révisés, privés de leurs marques d'identification congolaise et reçurent une immatriculation temporaire, remplacée ensuite par des marques d'identification katangaise lorsque l'Avimil passa le mois suivant au service de TSHOMBE en tant qu' AVIKAT (Aviation Militaire Katangaise), tandis que les Forces Métropolitaines abandonnaient BAKA pour se regrouper au Rwanda-Burundi.

L'Alouette II A-51 capturée par l'ANC à Lukula, fut récupérée par l'ONU qui s'en servit pour ses liaisons.

## Début d'une Aviation Militaire Congolaise

Privé inopinément de toute aviation militaire, hormis deux Dove hors d'état de vol et un Sikorsky S-55 chargé de l'épandage de DDT, le premier ministre LUMUMBA, qui cumulait cette fonction avec celle de ministre de la Défense nationale, demanda l'aide de l'URSS qui lui offrit un Ilyushin Il-14 avec équipage et

Na de verdwijning van de ANC hoofdkwartier, zonder de Belgische officieren waaruit het bestond, kwam Avimil automatisch onder bevel van het hoofdkwartier van de Metropolitane Macht (COMETRO) en zijn helikopters zochten naar geïsoleerd kolonisten in Beneden-Kongo, om ze te ontruimen naar vliegvelden, waar ze in DH Dove toestellen konden opstijgen. Honderddertig Europeanen werden op die manier gered.

De luchtoperaties van COMETRO werden op 18 juli onderbroken, ingevolge het overlijden van luitenant CARPENTIER de CHANGY, met zijn T-6 H-210 in Beneden-Kongo door luchtafweergeschut neergehaald. Diezelfde dag maakten de oproersoldaten zich meester van de Alouette II immatriculatie A-51, die in Lukula was komen landen, op zoek naar Italiaanse kolonisten. Zijn piloot, commandant KERVYN de MEERENDRE en passagier André RYCKMANS werden aan de oevers van de Inkisi-rivier vermoord.

Van bij haar aankomst in Ndjili verving de VN-Macht geleidelijk de Belgische troepen in Kongo, wat meteen het einde van hun optreden in Beneden-Kongo betekende. COMETRO kreeg bevel naar zijn basis terug te keren en verliet Ndjili op 21 juli.

Avimil werd gemobiliseerd voor opdrachten ten bate van de Metropolitane Macht en het Europese personeel was van alle contact met het ANC afgesneden. Zo trok Avimil op weg naar Kitona, op bevel van majoor vlieger BOUZIN, G2-G3 in het COMETRO hoofdkwartier, met materiaal en stock wisselstukken, want de VN dreigde de toestellen op te eisen. Toen ook deze basis verlaten werd, hergroepeerde Avimil zich op de Kamina-basis, waar het een "Dove" Flight en een "Helicopter" Flight oprichtte, voorlopig gehecht aan de Metropolitane Macht. De toestellen werden nagezien, ontdaan van hun Kongolese identificatietekens en kregen een tijdelijke immatriculatie, nadien vervangen door Katangese identificatietekens, toen Avimil de maand daarop in dienst kwam van TSHOMBE als AVIKAT (Katangees Militaire Vliegwezen), terwijl de Metropolitane Macht BAKA verliet om zich te gaan hergroeperen in Rwanda-Burundi.

De Alouette II A-51 werd in Lukula door het ANC bemachtigd en gerecupereerd door de VN die er gebruik van maakte voor hun verbindingen.

## Begin van een Kongolees Militair Vliegwezen

Omdat de twee Dove's niet luchtwaardig waren en een Sikorsky S-55 DDT moest sproeien, was eerste minister LUMUMBA, tevens minister van Landsverdediging, onverwacht zonder enig militaire vliegwezen gevallen. Hij vroeg om hulp bij de Sovjet-Unie, die hem een Ilyushin Il-14 aanbood, met beman-

mit à sa disposition une dizaine de Il-18 pour transporter des renforts ANC au Kasai, tandis que cent camions Molotova étaient débarqués à Matadi. LUMUMBA lança ses troupes contre le Katanga et le Sud-Kasai, un autre Etat sécessionnaire à l'existence éphémère, dont la capitale Bakwanga, fut mise à sac par les soldats congolais le 26 août 1960. L'expédition militaire tourna au massacre de civils et discrédita le gouvernement congolais. L'ONU s'en mêla, tandis que, dans l'ombre, la CIA dont une antenne était implantée bien avant l'indépendance, tenta par divers moyens de liquider le leader pro-communiste, manipulant les opposants et certains officiers de l'ANC, dont le colonel MOBUTU. Nommé commandant en chef de l'ANC à la place de LUNDULA, ce dernier rappela les troupes congolaises dans leurs garnisons et neutralisa l'action de LUMUMBA, donnant 48 heures aux diplomates communistes pour quitter Léopoldville.

Mis en résidence surveillée, Patrice LUMUMBA et sa suite prirent la fuite dans la soirée du 27 novembre en direction de Stanleyville et l'alerte fut donnée au QG ANC. Le colonel MOBUTU obtint le concours d'un appareil d'Air Brousse pour repérer les fugitifs qui furent arrêtés à Port Franqui et ramenés à Ndjili par DC-3 d'Air Congo.

LUMUMBA fut emprisonné, puis transféré le 17 janvier 1961 avec deux de ses fidèles par DC-4 Air Congo au Katanga, où la mort les attendait.

Promu général dix jours auparavant, Joseph-Désiré MOBUTU s'attela à réorganiser son armée et à la munir d'une Force Aérienne, priorité importante dans un pays aussi étendu. Son budget lui permettait l'achat de quelques appareils, mais il n'y avait aucun équipage congolais.

La création de la compagnie Air Congo avec l'aide de la Sabena était une bénédiction, car elle permettait le déplacement des troupes et du ravitaillement par une voie plus rapide que le fleuve ou la route. Mais, pour assurer ses liaisons d'état-major, il dut recourir à la compagnie d'avions-taxi Air Brousse.

En mars 1961, il fut question de la vente de neuf avions à réaction Armstrong-Withworth Meteor NF-11 et Gloster Meteor, F Mk-8, ex-Force Aérienne Belge par la COGEA d'Ostende (Compagnie Générale d'Exploitation Aéronautique) mais la République Démocratique du Congo ne vit jamais voler aucun de ces appareils, d'ailleurs trop dispendieux pour ce pays. Le mois suivant, Moïse TSHOMBE, qui bénéficiait également de l'aide de la Sabena pour sa compagnie nationale "Air Katanga", débarqua du DC-4 OO-ADS à Coquilhatville où se déroulait une conférence nationale de réconciliation. Il y fut arrêté par des soldats congolais mécontents et le général MOBUTU en profita pour saisir le quadrimoteur en compensation

ning. Hij kreeg ook beschikking over een tiental Il-18 om ANC versterkingen te brengen naar Kasai, een andere afgescheiden Staat met een kortstondig bestaan, waarvan de hoofdstad Bakwanga op 26 augustus 1960 door Kongolese soldaten geplunderd werd. De militaire expeditie liep uit op moordpartijen op burgers en bracht de Kongolese regering in diskrediet. De VN ging zich ermee bemoeien, terwijl de CIA, die hier reeds lang voor de onafhankelijkheid een antenne had gevestigd, met allerlei middelen trachtte de pro-communistische leider uit de weg te ruimen, daarbij de tegenstanders en bepaalde ANC-officieren, waarbij kolonel MOBUTU, manipulerend. Toen deze in de plaats van LUNDULA tot ANC-Chef-commandant benoemd werd, riep hij de Kongolese troepen terug naar hun garnizoenen en neutraliseerde de actie van LUMUMBA, hij gaf de Sovjet-diplomaten 48 uur om Leopoldstad te verlaten.

Patrice LUMUMBA werd onder huisarrest geplaatst, maar samen met zijn gevolg nam hij de vlucht de avond van 27 november, richting Stanleystad en in het ANC-hoofdkwartier werd alarm geslagen. Kolonel MOBUTU kreeg als hulp een Air Brousse vliegtuig om de vluchtelingen op te sporen. Deze werden in Port Franqui aangehouden en met een DC-3 van Air Congo naar Ndjili teruggevoerd. LUMUMBA werd gevangen gezet, op 17 januari 1961, met een DC-4 van Air Congo overgebracht naar Katanga, waar de dood hem wachtte.

Tien dagen tevoren startte Joseph-Désiré MOBUTU, tot generaal bevorderd, onmiddellijk met de reorganisatie van zijn leger, waaraan hij een luchtmacht toevoegde, belangrijke prioriteit in een zo uitgebreid land. Zijn budget liet het hem toe, enkele toestellen te kopen, maar er was geen enkele Kongolese bemanning.

De oprichting van de maatschappij Air Congo met de hulp van de Sabena was een echte zegen, want daardoor konden troepen en materiaal veel sneller dan langs de weg of over het water verplaatst worden. Maar om zijn stafverbindingen te verzekeren moest hij beroep doen op taxivliegtuig bedrijf "Air Brousse".

In maart 1961 was er sprake van de verkoop van negen straalvliegtuigen Armstrong-Withworth Meteor NF-11 en Gloster Meteor F Mk-8 ex-Belgische Luchtmacht door de N.V. COGEA van Oostende (Compagnie Générale d'Exploitation Aéronautique) maar de Kongo-Republiek zag nooit een enkel van die vliegtuigen vliegen, ze waren trouwens veel te duur voor dit land. Een maand later landde Moïse TSHOMBE, die van Sabena ook hulp kreeg voor zijn nationale maatschappij "Air Katanga" met de DC-4 OO-ADS in Coquilhatstad, waar een nationale verzoeningsvergadering gehouden werd. Hij werd er aangehouden door ontevreden Kongolese soldaten en generaal MOBUTU maakte daarvan gebruik om beslag te leggen op het viermotorige toestel, als com-

des appareils de l'Avimil. Les marques katangaises furent effacées et le commandant en chef de l'ANC se proposait de repeindre le DC-4 en bleu avec le drapeau national sur l'empennage pour s'en servir comme avion de commandement. La Sabena lui rétorqua que l'avion lui appartenait, mais accepta néanmoins de le faire voler sous les couleurs d'Air Congo.

Libéré après avoir signé un accord politico-militaire, le président TSHOMBE regagna Elisabethville avec dix officiers de l'ANC, chargés de préparer le remplacement des officiers belges de la gendarmerie katangaise par 200 officiers ANC. Une des clauses de la partie militaire de l'accord prévoyait également que l'Avikat deviendrait le noyau d'une force aérienne unifiée, dont la base principale serait établie à BAKA, alors occupée par l'ONU, et qu'une école de pilotage y ouvrirait ses portes.

Selon une autre clause, un des appareils de transport de l'Avikat devait immédiatement être cédé au général MOBUTU comme avion de commandement. Ce dernier fut décoré de l'Ordre du Mérite Katangais pour son rôle dans la libération de Moïse TSHOMBE et un détachement de la gendarmerie défila à Léopoldville le 30 juin 1961, mais les accords ne furent jamais appliqués, car le gouvernement d'Elisabethville estimait qu'ils avaient été signés sous la contrainte.

## Naissance de la Force Aérienne Congolaise

---

Par l'Ordonnance N°8 du 19 juillet 1961 du ministre de la Défense Nationale, le général MOBUTU décida de faire renaître l'aviation militaire congolaise. Il disposait d'une soixantaine de mécaniciens et d'aides mécaniciens, d'un peloton de Dépôt et du Parc de l'ancienne Avimil, d'anciens élèves de l'école de mécaniciens de BAKA (dissoute en juillet 1960) et de quelques cadets de l'Ecole Centrale de Luluabourg.

Les installations de Léopoldville/Ndolo, choisie comme base de la Force Aérienne Congolaise (FAC), comprenaient des magasins, des ateliers et deux hangars pouvant abriter 18 appareils moyens. Mais il fallait racheter tout le matériel et le stock de pièces de rechange évacués par l'aviation belge en juillet 1960. Outre les deux DH Dove, D-16 et D-21 remis en état de vol, la FAC avait repris possession de l'Alouette II A-51 réquisitionnée par l'ONU. Le Sikorsky-55 S-44, ex-OO-CWG de la Sabena, rescapé de la campagne d'épandage de DDT, fut réimmatriculé WT-01, mais le Sikorsky H-19, S-41, gisait sur une plage près de Kitona, abandonné en 1960 suite à une panne de moteur lors du retrait de COMETRO.

pensatie voor de toestellen van Avimil. De Katangese kentekens werden uitgewist en de ANC-chef-commandant wilde de DC-4 opnieuw in het blauw schilderen met de nationale vlag op het kielvlak, om het als bevelhebbersvliegtuig te gebruiken. Sabena reageerde scherp: dit toestel is onze eigendom, maar aanvaardde tenslotte, het te doen vliegen met de kleuren van Air Congo.

President TSHOMBE werd vrijgesteld, nadat hij een politiek-militair akkoord had ondertekend. Hij keerde naar Elisabethstad terug met tien officieren van het ANC, met als opdracht de vervanging van de Belgische officieren van de Katangese rijkswacht door 200 ANC officieren voor te bereiden. Een van de clausules van het militaire gedeelte van het akkoord voorzag ook, dat Avikat de kern van een verenigde Luchtmacht zou vormen in BAKA, toen nog bezet door de VN, en dat een pilotschool daar haar deuren zou openen. Volgens een andere clausule moest een van de transportvliegtuigen van Avikat onmiddellijk afgestaan worden aan generaal MOBUTU, als bevelhebbersvliegtuig. Deze laatste werd onderscheiden met de Katangese Orde van Verdienste voor zijn rol in de bevrijding van Moïse TSHOMBE en op 30 juni 1961 defileerde een detachement van de Katangese rijkswacht in Leopoldstad maar de akkoorden werden nooit toegepast, want de regering van Elisabethstad was van oordeel dat ze onder dwang ondertekend werden.

## Ontstaan van de Kongolese Luchtmacht

---

Door verordening Nr 8 van 19 juli 1961 van de minister van Landsverdediging besliste generaal MOBUTU tot de heropleving van het Kongolese Vliegwezen. Hij beschikte over een zestigtal mechaniciërs en hulp-mechaniciërs, over een Opslagplaatspeloton en het Park van het vroegere Avimil, over oud-leerlingen van de mechaniciërschool van BAKA en enkele kadetten van de Centrale School van Luluaburg. De installaties van Leopoldstad/Ndolo, gekozen als FAC-basis, omvatte magazijnen, werkplaatsen en twee hangars, waarin 18 middelgrote vliegtuigen onderdak konden vinden. Maar het ganse materiaal en de voorraad wisselstukken, door de Belgische Luchtmacht in juli 1960 geëvacueerd, moest overgekocht worden. Buiten de twee DH Dove, D-16 en D-21, weer in vliegbare staat gebracht, was de FAC opnieuw in het bezit gekomen van de Alouette II A-51, die door de VN opgeëist was. De Sikorsky-55, S-44, ex-OO-CWG van Sabena, ontsnapt uit de DDT-sproeicampagne, kreeg een nieuwe immatriculatie WT-01 maar de Sikorsky H-19, S-41, lag ergens op een strand bij Kitona, in 1960 achtergelaten ingevolge motorpech bij de aftocht van COMETRO.



Un accord fut conclu avec des moniteurs de l'Aéroclub de Léopoldville pour que des élèves congolais suivent des cours de pilotage ou de mécanique mais c'était de l'amateurisme !

Finalement, un accord officiel fut signé avec la Belgique pour la formation de pilotes de transport, dont les meilleurs poursuivraient leur entraînement pour devenir pilote de chasse. Le logement, l'habillement et la nourriture étaient au compte de la Force Aérienne Belge, mais pas la solde, qui était à la charge de l'ambassade du Congo à Bruxelles, ce qui donna lieu à des discussions amères entre les élèves-pilotes congolais et leur ambassadeur, car elle était payée de manière irrégulière.

La première promotion d'élèves-pilotes, dont le chef fut l'adjudant SOMOZA, compta quinze membres et un total de quatre promotions (soit 65 élèves) put bénéficier d'un entraînement de qualité en Belgique entre le 19 août 1961 et le 23 novembre 1963. Elles avaient été précédées d'une promotion de Katangais, dont un seul était parvenu à obtenir son brevet de pilote et devint le chef nominal de l'Avikat en septembre 1961, le lieutenant NGOSA.

L'écolage se déroulait sur des Stampe & Vertongen SV-4 de l'Ecole de Pilotage Élémentaire (EPE) de Goetsenhoven (Tirlemont), mais malgré toute la bonne volonté des moniteurs belges qui ne radièrent aucun élève sans lui avoir donné au moins trente heures en double commande, seuls quatre Congolais de cette première promotion réussirent l'examen final de vol en solo. Ce taux de réussite assez faible provenait en grande partie du mode de recrutement de la FAC à Léopoldville, qui favorisait les "pistonnés", choisis parmi les fils de familles dirigeantes au lieu de choisir les élèves les plus méritants de l'Ecole des Cadets.

Les meilleurs de cette promotion furent promus sous-lieutenant et poursuivirent leur écolage au Centre d'Entraînement de l'Aviation Légère de la Force Terrestre à Brasschaet, sur un monomoteur Auster et Piper Cub. Ils obtinrent leurs ailes et le brevet AOP (Air Observation Pilot), puis rentrèrent au Congo pour continuer leur entraînement sur avion léger à Ndolo, où un Allemand du nom de SLOMSKY exerçait ses talents de moniteur sur Tiger Moth.

Lorsque la COGEA livra le premier Harvard T-6 par la voie des airs (il fut amené à Ndolo par un pilote belge), des moniteurs cubains anti-castristes engagés par la CIA donnèrent également des cours de pilotage, mais ils ne montrèrent aucun empressement à lâcher les Congolais en solo. L'un d'eux tenta néanmoins de prendre les commandes d'un T-6 et réussit son décollage, mais il s'écrasa peu de temps après.

## L'aviation prend forme

---

Début 1962, la Force Aérienne Congolaise étoffa son maigre parc aérien avec quelques appareils achetés d'occasion, notamment à la compagnie d'avions-taxi

Er werd een akkoord afgesloten met de instructeurs van de Aeroclub van Leopoldstad om Kongolese leerlingen de pilotage- of mechanieklessen te laten volgen, maar het was echt amateurisme ! Tenslotte werd een officieel akkoord ondertekend met België voor de opleiding van transportpiloten, waarvan de besten hun training zouden voortzetten om jachtpiloot te worden. Logies, kledij en voeding waren ten laste van de Belgische Luchtmacht, maar niet de soldij, die moest betaald worden door de ambassade van Kongo in Brussel, wat aanleiding gaf tot bittere discussies tussen Kongolese leerlingen-piloten en hun ambassadeur, want de soldij werd onregelmatig uitbetaald.

De eerste promotie van leerlingen-piloten, met als chef adjudant SOMOZA, telde vijftien leden en een totaal van vier promoties (hetzij 65 leerlingen) konden tussen 19 augustus 1961 en 23 november 1963 in België van een kwaliteitsopleiding genieten. Zij waren voorafgegaan door een promotie Katangese, waarvan een enkele kandidaat erin slaagde, zijn pilootbrevet te halen, luitenant NGOSA die in september 1961 bevelhebber van Avikat werd. De scholing gebeurde op Stampe & Vertongen SV-4-toestellen van de Elementaire Vliegschool van Goetsenhoven (Tienen), maar niettegenstaande alle goede wil van de Belgische instructeurs, die geen enkele leerling schrapten zonder tenminste dertig uren met hem in dubbelvlucht te hebben gevlogen, slaagden slechts vier Kongolezen van deze eerste promotie in de uiteindelijke solovluchtproef. Dit zwakke welslagenpercentage was grotendeels toe te schrijven aan de recruteermethode van de FAC in Leopoldstad, die de voorkeur gaf aan leerlingen "met een kruiwagen", gekozen onder de zonen van leidende families, in plaats van de verdienstelijkste leerlingen van de kadettenschool te kiezen. De besten van deze promotie werden tot onderluitenant bevorderd en zetten hun opleiding voort in het Trainingscentrum van het Lichte Vliegwezen van de Landmacht in Brasschaat, om nadien naar Kongo terug te keren. Daar ging de training op lichte vliegtuigen dan verder in Ndolo, waar een Duitser met name SLOMSKY zijn instructeur talent uitoefende op Tiger Moth.

Toen de COGEA de eerste Harvard T-6 langs de lucht aanvoerde, gaven ook Cubaanse anti-castristeninstructeurs, aangeworven door de CIA, pilotagelessen, maar ze waren helemaal niet gehaast om te laten solo-vliegen. Een van hen trachtte nochtans de stuurknuppel van een T-6 vast te nemen en lukte zijn opstijging, maar kort daarop stortte hij neer.

## Het vliegwezen neemt vorm aan

---

Begin 1962 vulde de Kongolese Luchtmacht haar

Air Brousse. Les Piper PA-20 Pacer 9Q-CJV et 9Q-CJH devinrent WL-01 et WL-02 et repeint en kaki. D'autres vendeurs lui fournirent le Dornier DO-27 WL-03, trois Auster Mk 6 WL-04, 05 et 06 et le Tiger Moth 9Q-CJZ devint le WL-07. Ce Wing de liaison se transforma en Wing d'Entraînement (WE) après l'arrivée des NA T-6 Harvard Mk IIA, des Beagle-Auster et des DH-82A Tiger Moth achetés à la COGEA à Ostende (qui fournissait au même moment des T-6 au Katanga!) et l'immatriculation des appareils se transforma en WE-01 à WE-21.

magere luchtvloot aan met enkele tweedehands aangekochte toestellen, onder andere bij het taxi-vliegtuig bedrijf "Air Brousse". De Piper PA-20 Pacer 9Q-CJV en 9Q-CJH werden WL-01 en WL-02 en werden in kaki herschilderd. Andere verkopers leverden de Dornier DO-27 WL-03, drie Auster Mk 6 WL-04, 05 en 06 en de Tiger Moth 9Q-CJZ werd WL-07. Deze Verbindingswing werd omgevormd tot Trainingswing na de aankomst van de Harvard Mk IIA, de Beagle-Auster en de DH-82A Tiger Moth; aangekocht bij COGEA in Oostende (die op hetzelfde ogenblik T-6



Plus tard, une escadrille de transport vit le jour avec deux DC-4 achetés d'occasion en Angleterre par le trafiquant LIPSKY et ses associés et revendus dix fois leur valeur grâce à des pots de vin. Cette escadrille, à laquelle s'ajoutèrent des vieux DC-3, fut inaugurée au cours d'une parade militaire et ces appareils, dont le nez était décoré d'un drapeau congolais, furent présentés au général MOBUTU. Mais les pilotes américains engagés pour les piloter refusèrent de décoller dans de tels cercueils volants et le trafiquant fut jeté en prison (il réussit à s'évader suite à des complicités).

Peu après, un des pilotes congolais formés sur bimoteur de transport en Belgique tenta de prendre les commandes d'un des quadrimoteurs, il en perdit le contrôle et l'avion roula sur la piste, heurtant l'autre DC-4 et un DC-3 avec son aile, avant de s'arrêter.

Le premier semestre de l'année 1962 fut riche en événements pour la FAC, car M. BOHULU, haut fonctionnaire du ministère de la Défense Nationale, gagna New York pour entreprendre l'achat de quatre Douglas B-26B aux Etats-Unis. L'affaire était sur une bonne voie lorsque les Douanes US saisirent les appareils avant leur embarquement sous prétexte

toestellen leverde aan Katanga!) en de immatriculatie van de toestellen werd omgezet in WE-01 tot WE-21. Later ontstond dan een transportsmaldeel met twee in Engeland door trafikant LIPSKY en vennoten tweedehands gekochte DC-4's, die opnieuw verkocht werden voor tien keer hun waarde, dank zij smeergeld. Dit smaldeel, waarbij nog twee oude DC-3's kwamen werd met een militaire parade ingehuldigd en de toestellen, waarvan de neus met een Kongolese vlag versierd was, werden voorgesteld aan generaal MOBUTU. Maar de Amerikaanse piloten, die aangeworven waren om erop te vliegen, weigerden met dergelijke vliegende doodskisten de lucht in te gaan en de trafikant belandde in de gevangenis (waaruit hij dank zij medeplichtigheid kon ontsnappen). Kort nadien trachtte een van de Kongolese piloten, in België op tweemotorige toestellen opgeleid, de besturing van een van de viermotorige toestellen op zich te nemen, hij verloor de controle, het vliegtuig rolde op de landingsbaan en botste met zijn vleugel tegen de andere DC-4 en een DC-3 alvorens tot stilstand te komen.

Er gebeurde heel wat met de FAC in het eerste halfjaar 1962, want de heer BOHULU, hoge ambtenaar van het ministerie van Landsverdediging, vloog naar New-York met de bedoeling in de US vier Douglas B-26B te kopen. De zaak schoot goed op tot de US-toldiensten voor het vertrekbeslag legden op de toestellen, onder voorwendsel dat ze bestemd waren

qu'ils étaient destinés à des opérations contre le Katanga ! Le Département d'Etat démentit, mais annula le visa de M. BOHULU qui fut rappelé par le premier ministre ADOULA (Bien plus tard, en 1964, des B-26B stockés au Sud-Vietnam furent envoyés au Congo par la CIA).

Ultérieurement, le ministre de la Défense Nationale congolais entreprit l'achat de DH Vampire en Grande-Bretagne et en Suède, mais comme les biréacteurs achetés à la COGEA en 1961, aucun de ces jets ne fut livrés à la FAC.

## T-6 belges à céder

En août 1962, la République Démocratique du Congo conclut un accord avec la Belgique, via l'ambassadeur HENNIQIAU à Bujumbura, pour la cession d'un important matériel militaire déménagé de BAKA en septembre 1960 et stocké au Burundi. Ce pays était devenu indépendant et les troupes belges qui y étaient cantonnées depuis 1959 devaient être rapatriées. Elles y disposaient d'un Flight d'Appui-feu de six T-6 (H-22, 23, 34, 435, 220 et 221), de trois appareils hors d'état de vol (H-24, 203 et 208) et d'un important stock de pièces de rechange, dont des moteurs Pratt & Whitney et des pneus.

Les six appareils en état de vol furent débarrassés de leur armement et réceptionnés à Bujumbura par des pilotes suédois venus de BAKA. Ils rejoignirent le territoire congolais à Luluabourg, après une escale technique à la base de Kamina.

Pris en main par des pilotes cubains à Luluabourg, ces avions furent armés de six lance-roquettes en vue d'une attaque surprise contre les "bombardiers" katangais qui sévissaient dans le nord du Katanga et y avaient stoppé une offensive de l'ANC.

Le général MOBUTU comptait relancer l'offensive, dite du 8ème Parallèle contre la gendarmerie katangaise et avait mobilisé également des avions d'Air Congo et d'Air Panama pour renforcer ses troupes.

L'intervention de ses chasseurs ne fut pas nécessaire, car l'ONU interdit tout mouvement aérien katangais dans le Nord.

Avec l'arrivée des six T-6, la FAC voyait son potentiel augmenter de 50%, mais elle restait handicapée par le manque d'appareils de transport. Les Etats-Unis acceptaient de lui fournir des C-47 par l'intermédiaire du COMISH, mission US d'assistance militaire au QG ANC, mais ils ne seraient livrés qu'à partir de juin 1964. Le président KENNEDY fit cadeau d'un C-47 en version VIP au général MOBUTU, pour les services qu'il avait rendus à son pays. Il lui fut fourni avec un pilote et un radio de l'USAF et immatriculé "9T-JDM", initiales du commandant en chef de l'ANC: Joseph-Désiré Mobutu.

voor luchtoperaties tegen Katanga ! Het Staatsdepartement loochende maar annuleerde het visa van BOHULU, die door eerste minister ADOULA teruggeroepen werd. (Een hele tijd nadien, in 1964, werden er B-26-toestellen, opgeslagen in Zuid-Vietnam, door de CIA naar Kongo gestuurd).

Later ging de minister van Landverdediging DH Vampire kopen in Groot-Brittannië en Zweden, maar zoals de tweemotorige toestellen, in 1961 bij COGEA aangekocht, werd geen enkel van deze straalvliegtuigen ooit aan de FAC geleverd.

## Belgische T-6-toestellen over te nemen

In augustus 1962 sloot de Democratische Republiek van Kongo met België via ambassadeur HENNIQIAU in Bujumbura een akkoord af voor overname van een belangrijke partij militair materiaal, dat in september 1960 van BAKA verhuisd en in Burundi opgeslagen werd. Dit land was onafhankelijk geworden en de Belgische troepen, die er sedert 1959 gelegerd waren, moesten gerepatriëerd worden. Ze beschikten over een Vuursteun-Flight van zes T-6-toestellen (H-22, 23, 34, 35, 220 en 221), drie toestellen in niet-vliegbare staat (H-24, 203 en 208) en een belangrijke voorraad wisselstukken, waarvan Pratt & Whitney motoren en banden. De zes vliegwaardige toestellen werden van hun bewapening ontdaan en in Bujumbura opgepikt door Zweedse piloten, die van BAKA gekomen waren. Ze vervoegden het Kongolese grondgebied in Luluaburg, na een technische tussenlanding op de basis van Kamina. In Luluabourg werden deze vliegtuigen door Cubaanse piloten onder handen genomen, de toestellen werden voorzien van zes raketwerpers met het oog op een verrassingsaanval tegen de Katangese T-6 "bommenwerpers" die in noord-Katanga optraden en er een ANC-offensief hadden gestopt.

Generaal MOBUTU was van plan opnieuw het zogenaamde "8ste parallel" offensief te lanceren tegen de Katangese rijkswacht en hij had ook vliegtuigen van Air Congo en Air Panama gemobiliseerd tot versterking van zijn troepen. De tussenkomst van de jagers was niet nodig, want de VN verbood alle Katangese luchtbewegingen in het noorden. Met de aankomst van de zes T-6 zag de FAC haar potentieel weliswaar met 50% verhoogd maar ze bleef gehandicapt door gebrek aan transportvliegtuigen. De US waren bereid C-47-toestellen te leveren door bemiddeling van COMISH, Amerikaanse missie voor militaire steun aan het ANC-hoofdkwartier, maar ze zouden slechts vanaf juni 1964 geleverd worden. President KENNEDY schonk generaal MOBUTU een C-47, versie VIP, voor aan zijn land bewezen diensten. Dit toestel werd hem aangeboden met een Amerikaanse piloot en een radio van de USAF, met immatriculatie "9T-JDM", beginletters van Joseph-Désiré Mobutu

## La fin de l'Avikat

---

A Léopoldville/Ndolo, l'entraînement des pilotes congolais avançait à pas comptés, le moniteur SLOMSKY se plaignait que ses élèves aient besoin de 40 heures en double commande avant de voler en solo. Il se crasha en Tiger Moth le 5 février 1963 avec l'élève-pilote Victor LOMAMI.

Les troupes de l'ONU mirent fin à la sécession katangaise le 17 février 1963, mais 14 appareils de l'Avikat, rescapés des attaques des Saab J-29 ou en cours de livraison furent stockés dans une base portugaise d'Angola et échappèrent à l'ONU. Quant aux avions saisis par les casques bleus à Elisabethville/Luano en août 1961, ils avaient été parqués en plein air et certains avaient souffert de déprédation, surtout le Fouga KAT-93, quasiment saboté, les Alouettes KAT-52 et KAT-53, le DH Heron KAT-01 et le DC-3 KAT-02 (ex-K-21 OTCWJ). Seuls trois Dove purent être récupérés par la FAC et renforcèrent l'escadrille de transport sous les immatriculations 9T-P41, 42 et 43.

La Sabena avait pu reprendre ses DC-3 et ses deux hélicoptères Sikorsky S-58, grâce à la diplomatie de son représentant à Elisabethville.

Le colonel CASSART, un des fournisseurs de l'Avikat à laquelle il avait vendu des Dornier DO-28, débarqua à Léopoldville dans l'espoir de poursuivre ses activités lucratives avec le général MOBUTU. Il comptait lui présenter le dernier modèle de la firme allemande. Son appareil fut saisi et il fut arrêté par la Sûreté Nationale puis emprisonné. A l'issue du procès qui suivit, il fut condamné à 12 mois de prison et à la confiscation de son avion personnel, car le major VANGU, chef du 8ème Bataillon d'Infanterie, témoigna qu'il avait échappé de peu à un bombardement par Dornier à la frontière du Kasai en novembre 1961.

La série noire se poursuivit pour la FAC qui perdit le 3 avril suivant deux autres T-6 qui se heurtèrent en plein vol au-dessus de Ndolo. Les pilotes cubains réussirent à sauter en parachute, mais les appareils furent détruits. Avec l'accident d'EBONGA et celui de SLOMSKY, cela faisait quatre appareils en moins !

## La Force Aérienne Congolaise au combat

---

Bien qu'amputée de ces appareils, l'aviation d'appui du général MOBUTU montra son utilité au début de l'année 1964, lorsque la situation se dégrada au

## Het einde van Avikat

---

In Leopoldstad schoot de opleiding van de Kongolese piloten maar stapvoets op, instructeur SLOMSKY klaagde steen en been, dat zijn leerlingen 40 uren dubbelvlucht nodig hadden alvorens solo te gaan. Hij stortte op 5 februari 1963 neer met zijn leerling-piloot Victor LOMAMI op zijn Tiger Moth.

De VN troepen stelden op 17 februari 1963 een einde aan de katangese afscheuring, maar veertien toestellen van Avikat, die de aanvallen van de Saab J-29 overleefd hadden of nog in leveringsperiode werden opgeborgen in een Portugese basis van Angola en ontsnapten zo aan de VN. De vliegtuigen die door de blauwhelmen van de VN in Elisabethstad/Luano in augustus 1961 in beslag genomen waren, bleven in openlucht opgesteld en sommigen hadden daardoor heel wat schade geleden, vooral de Fouga KAT-93, praktisch gesaboteerd, de Alouette KAT-52 en 53, de DH Heron KAT-01 en de DC-3 KAT-02 (ex K-21 OTCWJ). Alleen drie Dove-toestellen werden door de FAC gerecupereerd en gingen het transportsmaldeel versterken, met als nieuwe immatriculatie 9T-P41, 42 en 43. Sabena had zijn DC-3 en haar twee helicopters Sikorsky S-58, weer terug in handen, dank zij de diplomatie van haar vertegenwoordiger in Elisabethstad.

Kolonel CASSART, een van de leveranciers van Avikat aan wie hij de Dornier DO-28 verkocht had, begaf zich naar Leopoldstad in de hoop, zijn winstgevende activiteiten met generaal MOBUTU te kunnen voortzetten. Hij dacht hem het laatste model van de Duitse firma voor te stellen. Zijn toestel werd in beslag genomen en hij werd door de Nationale Veiligheid aangehouden en in de gevangenis opgesloten. Op het einde van het proces dat daarop volgde, werd hij veroordeeld tot 12 maanden opsluiting en beslagname van zijn persoonlijk vliegtuig, want majoor VANGU, chef van het 8ste Infanteriebataljon, getuigde dat hij in november 1961 nauwelijks ontsnapt was aan een bombardement door een Dornier op de grens van Kasai. De zwarte serie liep verder voor de FAC, die op 3 april nog twee T-6 verloor. Deze waren in de vlucht op elkaar gebotst boven Ndolo. De Cubaanse piloten konden zich met hun valschermscherm redden, maar de toestellen waren vernield. Met het ongeval van EBONGA en dat van SLOMSKY waren dat vier toestellen minder !

## De Kongolese Luchtmacht in het gevecht

---

Niettegenstaande het verlies van deze toestellen toonde het steun-vliegwezen van generaal MOBUTU zijn nut, in het begin van het jaar 1964, toen de

Kwilu, région natale de Pierre MULELE, ancien ministre de Patrice LUMUMBA. Ce leader se réclamait du Comité National de Libération, fondé par des opposants au gouvernement ADOULA réfugiés au Congo-Brazzaville. Il avait suivi des cours de guérilla en Chine Populaire et leva une armée de partisans dans sa tribu d'origine.

Rapidement, toute la région de Kikwit fut en effervescence et le président KASAVUBU dut décréter l'état d'urgence, tandis que le commandant en chef de l'ANC envoyait des renforts au Kwilu. De son côté, le QG de l'ONU au Congo chargea le capitaine Sig von BAYER d'assurer l'évacuation des occidentaux menacés, avec des Sikorsky H-19 et un DHC Otter de l'ONU basé à l'aérodrome de Kikwit.

Grâce à l'officier suédois, des dizaines de vies humaines furent sauvées car les partisans avaient coupé les voies de communications et pillaient les missions et les plantations de la région. Le major NZOIGBA, chargé du rétablissement de l'ordre, se retrouva encerclé avec ses troupes. L'ANC tenait les trois principales localités du Kwilu qu'il fallait ravitailler par voie aérienne. A Léopoldville, l'ambassadeur US alerta l'USTRICOM (Commandement d'intervention américain) qui dépêcha sur place le colonel DODDS spécialiste en contre-subversion. De son côté, Benjamin HILTON-CUSHING, chef de station CIA sous le couvert de la fonction de 1er secrétaire, donna son accord à l'emploi des pilotes cubains engagés par l'entremise de l'Agence de Renseignements via la société écran CARAMAR (Caribbean Marine Aero) C'était d'anciens pilotes de BATISTA qui avaient lutté contre Fidel CASTRO et dont certains avaient participé au débarquement raté de la Baie des Cochons.

Un Flight de T-6 fut armé de nacelles SAMN-410, système d'armes français bien connu par les services rendus en Algérie et déjà employé au Congo par la Force Aérienne Belge. Munis de leurs nacelles d'AA-52 et de lance-roquettes bitubes, les T-6 des Cubains gagnèrent Kikwit en compagnie d'un Dove chargé de l'équipe de mécano, de matériel d'entretien et de munitions. Le Chief of Station de la CIA avait placé ce flight d'Appui-feu sous les ordres d'Eddy DEARBORN et de son adjoint Donald CONEY, anciens de l'USAF et vétérans d'Air America, autre création de l'Agence employée au Laos. Ces Américains devaient veiller à ce que les officiers de l'ANC n'emploient pas l'aviation en dépit du bon sens. Ils n'avaient aucune conception de l'appui aérien tactique et considéraient que les avions devaient rester perpétuellement en l'air !

L'appui des T-6 réduisit les attaques en masse des rebelles drogués, mais l'ANC restait sur la défensive. Les pilotes baptisèrent leur unité improvisée "Force Aérienne du Groupe de Volontaires Cubains".

21

toestand verergerde in Kwilu, geboortestreek van Pierre MULELE, vroegere minister van LUMUMBA. Deze leider beriep zich op het Nationaal Bevrijdingscomité, opgericht door de tegenstanders van de regering ADOULA, die hun toevlucht hadden gezocht in Kongo-Brazzaville. Hij had een guerilla-opleiding gekregen in de Chinese volksrepubliek en ronselde een leger van partizanen in zijn oorspronkelijke stam. Al heel vlug kwams de hele streek in onrust en president KASAVUBU kondigde de noodtoestand af, terwijl de ANC-bevelhebber versterking stuurde naar Kwilu. Van zijn kant gaf het VN-hoofdkwartier in Kongo aan kapitein Sig von BAYER opdracht, te zorgen voor de evacuatie van de bedreigde westerlingen met de Sikorsky H-19 toestellen en een DHC Otter van de VN met basis op het vliegveld van Kikwit. Dank zij een Zweeds officier konden tientallen mensenlevens gered worden, want de partizanen hadden de verbindingswegen afgesloten en plunderden de missies en de plantages van de streek. Majoor NZOIGBA, die de orde moest herstellen, was met zijn troepen omsingeld. De drie belangrijkste plaatsen van Kwilu, die langs de lucht moesten bevoorrad worden, waren in ANC-handen. In Leopoldstad alerteerde de USA-ambassadeur het USTRICOM (Amerikaans tussenkomstcommando) dat kolonel DODDS, specialiste in contra-subversie, ter plaatse afvaardigde. Van zijn kant gaf Benjamin HILTON-CUSHING, plaatselijk CIA-chef, onder de bescherming van de functie van eerste secretaris, zijn akkoord tot inzet van de Cubaanse piloten, aangeworven door bemiddeling van het Inlichtingen-agenschap via de maatschappij CARAMAR (Caribbean Marine Aero). Het waren vroegere piloten van BATISTA, die tegen Fidel CASTRO hadden gevochten en waarvan sommigen hadden deelgenomen aan de mislukte ontschepping van de Varkensbaai. Een T-6-Flight werd bewapend met SAMN-410 container een Frans wapensysteem dat bekendheid had verworven door zijn nuttige diensten in Algerije en dat ook reeds in Kongo door de Belgische Luchtmacht gebruikt werd. De T-6 van de Cubanen werden voorzien van AA-52-container en dubbelbuis-raketwerpers en vertrokken naar Kikwit, in gezelschap van een Dove met de ploeg mechaniekers, onderhoudsmateriaal en munitie. De CIA-Chief of station had deze Vuursteun-Flight onder bevel gesteld van Eddy DEARBORN en zijn adjunct Donald CONEY, anciens van de USAF en allebei veteranen van Air America, nog een CIA-dienst in Laos. Deze Amerikanen moesten erover waken dat de ANC-officieren het vliegwezen niet slecht aanpakten. Ze hadden niet het minste begrip van tactische luchtsteun en vonden dat de vliegtuigen eeuwig in de lucht moesten blijven ! De steun van de T-6-toestellen verminderde de massieve aanvallen van de aan drugs verslaafde rebellen, maar ANC bleef een defensieve houding aannemen. De piloten doopten hun geïmproviseerde eenheid met de naam "Luchtmacht van de Groep Cubaanse Vrijwilligers".

## L'aviation sauve Kikwit

Dans la nuit du 25 au 26 janvier 1964, MULELE donna l'ordre d'insurrection générale et des vagues de partisans fanatisés attaquèrent les positions de l'ANC aux cris de "MAÏ MULELE". Ils se croyaient invulnérables aux balles grâce à l'amulette et au baptême reçus de leurs sorciers et ils furent fauchés par les mitrailleuses des Cubains, dont les appareils revenaient parfois percés de balles. Les attaques suicides se poursuivirent jusqu'au 13 février malgré les pertes effroyables.

Dès que la pression Muléliste se fit moins forte, l'ONU envoya de l'aide alimentaire à la population civile grâce aux Curtiss C-46 de la TRANSAIR, mais elle refusa tout appui logistique à l'ANC qui devait se débrouiller avec les Dove et l'unique C-47 remis en état de vol.

Des renforts furent aérotransportés à Gungu, où les T-6 des Cubains intervenaient pour desserrer l'étau rebelle. Un incident perturba le déroulement des missions, lorsqu'un des T-6 dut se poser, suite à des ennuis de moteur et cassa son train d'atterrissage.

Les Cubains exigèrent qu'un hélicoptère des Nations Unies se tienne prêt à les recueillir en cas de besoin.



Le capitaine von BAYER accepta et alla même plus loin que ses instructions le permettaient, les transgressant à l'occasion, il ravitailla en hélicoptère les colonnes de l'ANC et évacua les blessés.

Les pilotes de l'ONU n'avaient aucune difficulté à les retrouver, il leur suffisait de se repérer sur la fumée des villages incendiés !

La contre-offensive des forces gouvernementales, menée sous les conseils du major belge DEMOL et appuyé par le Flight d'Appui-feu eut finalement raison de l'opiniâtreté des Mulélistes.

## Het vliegwezen redt Kikwit

In de nacht van 25 op 26 januari 1964 gaf MULELE het bevel tot algemene opstand en hele golven fanatiek opgezweepte partizanen vielen de ANC-posities aan onder luide kreten "MAÏ MULELE". Ze dachten dat ze onkwetsbaar waren voor kogels, dank zij de amuletten die ze van hun tovenaars gekregen hadden. Ze werden neergemaaid door de machinegeweren van de Cubanen, waarvan de vliegtuigen soms met kogels doorzeefd terugkwamen. De zelfmoordaanvallen duurden nog voort tot 13 februari, niettegenstaande de verschrikkelijke verliezen. Zodra de Mulelistische druk verminderde, zond de VN levensmiddelen naar de burgerbevolking, dank zij de Curtiss C-46-toestellen van TRANSAIR, maar ze weigerde elke logistieke hulp aan het ANC, die het maar moest stellen met Dove's en de enige C-47 die opnieuw in vliegbare toestand was gebracht.

Versterkingen werden langs de lucht aangevoerd naar Gungu, waar de T-6 van de Cubanen optraden om de rebellengreep te lossen. Een incident verstoorde het verloop van de opdrachten, toen een van de T-6 ingevolge motorpech moest landen en daarbij zijn landingsgestel brak.

De Cubanen eisten dat een VN-helicopter zich gereed zou houden om ze desnoods op te pikken. Kapitein von BAYER aanvaardde dit en ging zelfs verder dan zijn instructies het hem toelieten, bij gelegenheid overtrad hij die zelfs, met zijn heli-copter bevoorraadde hij ANC-colonnen en evacueerde gekwetsen. De VN-piloten hadden geen enkele moeite om ze terug te vinden: het volstond, de rook van de in brand gestoken dorpen op te sporen ! Het tegenoffensief van de regeringsmacht, geleid met advies van de Belgische majoor DEMOL en gesteund door de Vuursteun-Flight, kon de Mulelisten tenslotte overwinnen.

## La rébellion s'étend à l'est

Tandis que l'ANC marquait des points au Kwilu, une autre rébellion éclatait au Kivu, menée par Gaston SOUMALIOT, autre disciple de LUMUMBA, qui souleva les BAFULERO de la Ruzizi et massacra la garnison ANC d'Uvira avec 600 de ses "Simbas".

Il y installa une section du Conseil National de Libération (CNL) et s'autodécora pour ce fait d'armes. Comme leurs condisciples du Kwilu, les Simbas se croyaient invulnérables et mirent en fuite les soldats congolais qui résistaient. Bukavu, chef-lieu de la province du Kivu, vit débarquer le colonel DODDS, mandé par les américains et le capitaine von BAYER, envoyé par le QG des Nations Unies. Ce dernier disposait du DHC Otter immatriculé 5320 et une reconnaissance aérienne fut effectuée le long de la vallée de la Ruzizi le 19 mai 1964 avec le colonel DODDS et le major YOSSA. L'avion fut touché par le tir des rebelles et dut se poser en catastrophe. Ses occupants purent se sauver à pied, mais l'avion fut saccagé par les Bafulero.

Cet incident mit fin à l'intervention de l'ONU, dont les contingents étaient en train d'évacuer le pays.

Le colonel MULAMBA, chef du 3ème Groupement ANC, quitta son QG de Stanleyville et débarqua à Kamembe, l'aérodrome rwandais desservant également Bukavu, pour prendre la direction des opérations. Suite à la carence de la Force Aérienne Congolaise, il dut réquisitionner le Beechcraft C-35 Bonanza d'un colon pour assurer ses liaisons d'état-major.

La situation empira lorsque le 8ème Bataillon d'Infanterie, venu en renfort du Kasai, fut complètement défait par les rebelles et son chef, le major VANGU tué, les autres unités opérant dans la vallée de la Ruzizi menacèrent de se mutiner.

Le Military Aids Program (MAP), mis sur pied par les Américains pour fournir du matériel à l'ANC, ajouta quelques monomoteurs anti-guérilla à sa liste.

## Les premiers T-28

L'emploi de l'aviation en opérations de contre-guérilla au Kwilu avait évité une défaite de l'ANC, aussi le programme d'aide militaire américain prévut d'inclure un premier lot de six NA T-28 TROJAN, modifiés en COIN (Counter Insurrection) dans la liste du matériel à fournir au gouvernement congolais et la CIA fut chargée de leur mise en action.

## De opstand breidt zich naar het oosten uit

Terwijl het ANC in Kwilu resultaten behaalde, brak een andere opstand uit in Kivu, onder leiding van Gaston SOUMALIOT, nog een volgeling van LUMUMBA, die de BAFULERO's van Ruzizi in opstand deed komen en het ANC-garnizoen van Uvira vermoordde, met 600 van zijn Simba's. Hij richtte er een afdeling van het Nationale Bevrijdingsleger op en schonk zichzelf daarvoor een ereteken. Zoals hun opstandsgenoten van Kwilu dachten de Simba's dat ze onkwetsbaar waren en ze jaagden de weerstand biedende Kongolese soldaten op de vlucht. In Bukavu, hoofdstad van de provincie Kivu, zag men kolonel DODDS landen, in opdracht van de Amerikanen, en kapitein von BAYER, gezonden door het VN-hoofdkwartier. Deze laatste beschikte over de DHC Otter, immatriculatie 5320 en op 19 mei 1964 werd een luchtverkenning uitgevoerd langs het dal van de Ruzizirivier, met kolonel DODDS en majoor YOSSA. Het vliegtuig werd getroffen door de schoten van de rebellen en moest in katastrofe gaan landen. De bemanning kon zich te voet redden maar het vliegtuig werd door de Bafulero's vernield. Dit incident stelde een einde aan de tussenkomst van de VN, waarvan de contingenten bezig waren, het land te verlaten.

Kolonel MULAMBA, chef van de 3de ANC-Groepering, verliet zijn hoofdkwartier in Stanleyville en landde in Kamembe, Ruandees vliegveld, dat ook Bukavu bediende, om er de leiding van de operaties op zich te nemen. Ingevolge het falen van de Kongolese Luchtmacht moest hij beslag leggen op de Beechcraft C-35 Bonanza van een kolonist, om de stafverbindingen te verzekeren. De toestand verergerde toen het 8ste Infanteriebataljon, ter versterking uit Kasai gekomen, volledig verslagen werd door de rebellen. Zijn chef, majoor VANGU werd gedood, de andere eenheden die in het dal van de Ruzizi optraden, dreigden met muiten.

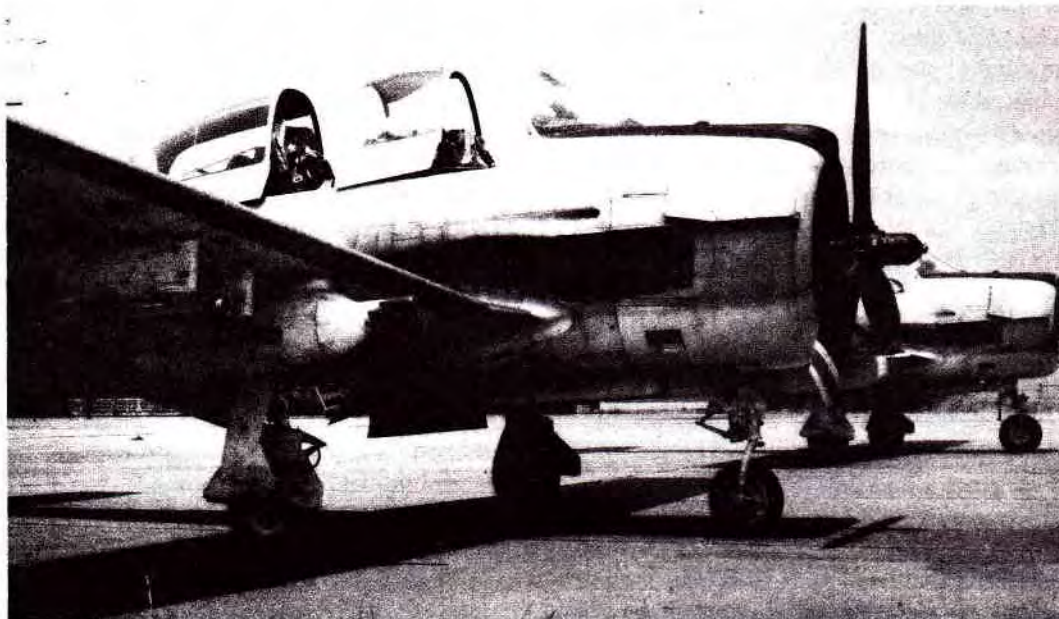
Het door de Amerikanen opgerichte MAP (Military Aids Program) om materiaal te leveren aan het ANC, voegde nog enkele eenmotorige anti-guerrillatuigen toe aan zijn lijst.

## De eerste T-28-toestellen

De inzet van het vliegwezen in de contra-guerrillaoperaties in Kwilu hadden een ANC-nederlaag doen vermijden, zo voorzag het Amerikaanse hulpprogramma aanvulling met een eerste partij van zes NA T-28 TROJAN gewijzigd in COIN (Counter Insurrection) op de lijst van het materiaal, dat aan de Kongolese regering moest geleverd worden. De CIA werd gelast met de uitvoering.

Suivre à une dégradation rapide de la situation militaire dans le Kivu, la livraison de ce premier lot fut accélérée et les appareils monomoteurs furent transportés à Léopoldville/Ndjili le 27 mai 1964 par avion cargo C-133, où une équipe de mécaniciens américains des remonta un par un en quelques jours. Ed DEARBORN et Don CONEY, qui supervisaient les opérations aériennes dans le Kwilu, furent rappelés à Léopoldville et mis aux commandes des deux premiers avions prêts au combat.

Omdat de militaire toestand in Kivu snel verslechterde, ging men de levering van deze eerste partij bespoedigen en de eenmotorige toestellen werden op 27 mei 1964 aan boord van een cargo-toestel C-133 vervoerd naar Leopoldstad/Ndjili, waar een ploeg Amerikaanse mechanici ze één na één in enkele dagen monteerde. Ed DEARBORN en Don CONEY, die de luchtoperaties in Kwilu superviseerden werden naar Leopoldstad teruggedroepen voor het besturen van de eerste twee strijdvaardige vliegtuigen.



Le 9 juin, ils atterrissaient à Kamembe, après diverses escales, suivis d'un C-130 chargé de matériel et de munitions pour prêter main forte à la garnison. Un seul des T-28 portait des cocardes congolaises, mais aucun n'avait de signe d'identification radio. Ils étaient armés de deux nacelles avec mitrailleuses .50 et de quatre lance-roquettes bitubes.

Le colonel DODDS les envoya immédiatement attaquer les concentrations de rebelles qui menaçaient l'ANC et grâce à leurs interventions, la pression des Simbas se fit moins forte.

L'arrivée de ces deux T-28 à Kamembe, coïncida avec celle du C-47 du général MOBUTU venu conférer à Bukavu avec le colonel MULEMBA, chef du 3ème groupement ANC et avec le colonel DODDS, spécialiste américain anti-subversion.

Avec l'appui de l'aviation et les renforts reçus par la voie aérienne, une contre-attaque fut lancée le 12 juin dans le but d'éliminer les centres de résistance dans la vallée de la Ruzizi. Les monomoteurs survolèrent la vallée de long en large, mitraillant de leurs .50 ou lançant des roquettes pour détruire les véhicules ennemis. Leurs attaques sauvèrent l'ANC du désastre. La présence de ces deux aviateurs américains fut dévoilée par la presse et ils durent retourner à BAKA avec leur appareil. Le Département d'Etat US minimisa leur rôle, qui se limitait soi-disant à la maintenance des avions et déclara qu'ils ne participaient plus aux opérations aériennes.

Op 9 juni kwamen ze na verschillende tussenlandingen aan in Kamembe, gevolgd door een C-130 vol materieel en munitie om hulp te verlenen aan het garnizoen. Eén enkele van de T-28 droeg het Kongolese insigne, maar geen enkel toestel had radio-identificatietekens. Ze waren bewapend met twee container met .50 machinegeweren en vier dubbelbuis-raketwerpers. Kolonel DODDS zond ze onmiddellijk uit, ten aanval op de rebellenconcentraties, die het ANC bedreigden en dank zij hun optreden werd de druk van de Simba's minder sterk. De aankomst van deze twee T-28 in Kamembe viel samen met die van de C-47 van generaal MOBUTU, naar Bukavu gekomen om er te spreken met kolonel MULAMBA, chef van de 3de ANC-Groepering en met kolonel DODDS, de Amerikaanse anti-subversie specialist. Met de steun van het vliegwezen en de versterkingen, langs de lucht aangevoerd, werd op 12 juni een tegenaanval gelanceerd, om de weerstandsnesten in het Ruzizidal uit te schakelen. De eenmotorige vliegtuigen overvlogen het dal lang en breed en vuurden met hun .50 machinegeweren of hun raketwerpers om de vijandelijke voertuigen te vernielen. Hun aanvallen hebben het ANC van de ondergang gered. De aanwezigheid van deze twee Amerikaanse piloten werd in de pers onthuld en ze moesten met hun toestel naar BAKA terugkeren. Het Amerikaanse Staatsdepartement minimaliseerde hun rol, die gezegd beperkt was tot onderhoud van de



Peu après, Ed DEARBORN dut être rapatrié aux Etats-Unis pour raison médicale et fut remplacé. Pendant ce temps à BAKA, une partie des volontaires cubains qui avait servi au Kwilu et qui avait accepté un nouveau contrat fut initiée au pilotage des T-28, appareil plus lourd et plus rapide que les T-6.

L'aviation d'appui tactique projetée par les stratèges de la CIA prit corps grâce au colonel WHITE et à son adjoint MOESSMER. Ces deux anciens de l'USAF dressèrent la liste des besoins de l'aviation congolaise, tant au niveau du personnel navigant que de la maintenance, de l'armement, des munitions et du carburant. Ils demandaient une douzaine de T-28 supplémentaires, une demi-douzaine de B-26, une dizaine de véhicules de service, la disponibilité de certaines installations aériennes, notamment un hangar à Ndjili, et des logements pour le personnel. Ils obtinrent la quasi-totalité de ce qu'ils demandèrent.

Dès le 23 juin, les Cubains devinrent opérationnels et trois d'entre eux joignaient Kamembe en T-28, tandis qu'un C-46 y amenait l'équipe de maintenance. Le colonel DODDS relança immédiatement les opérations aériennes et les appareils freinèrent le flux des rebelles sur les axes menant à Bukavu. Il était temps, car le 3ème Groupement du colonel MULAMBA se rétrécissait comme une peau de chagrin. Les foyers de révolte se multipliaient et plusieurs attentats terroristes secouaient Léopoldville. A Ndolo, un sabotage endommageait un des quadrimoteurs hors d'état de vol qui encombraient, avec d'autres appareils hors d'usage, les abords de la piste.

(à suivre)

vliegtuigen en verklaarde dat ze niet meer aan luchtoperaties deelnamen. Kort nadien werd Ed DEARBORN om medische redenen naar Amerika gerepatrieerd en hij werd vervangen.

Intussen kreeg een gedeelte van de Cubaanse vrijwilligers, die in Kwilu hadden gediend en die een nieuw contract aanvaard hadden, in BAKA pilotageopleiding op de T-28, toestel dat zwaarder en vlugger was dan de T-6.

Het tactische steun-vliegwezen, zoals het ontworpen was door de CIA-strategen, nam vorm aan dank zij kolonel WHITE en zijn adjunct MOESSMER. Deze beide USAF-anciens stelden lijsten op met de behoeften van het Kongolese vliegwezen, zowel op stuk van vliegend personeel als van onderhoud, bewapening, munitie en brandstof. Ze vroegen een twaalfstal bijkomende T-28, een half dozijn B-26, een tiental dienstvoertuigen, beschikking over bepaalde luchtvaartinstallaties, zoals een hangar in Ndjili en logies voor het personeel. Ze verkregen bijna alles wat ze vroegen.

Reeds op 23 juni werden de Cubanen operationeel en drie van hen vervoegden Kamembe op T-28, terwijl een C-46 er een onderhoudsploeg aanbracht.

Kolonel DODDS lanceerde onmiddellijk opnieuw de luchtoperaties en de toestellen zorgden voor afremming van de rebellenstroom op de weg naar Bukavu. Het was hoog tijd, want de 3de Groepering van kolonel MULAMBA was ineengekrompen tot er bijna niets meer van overbleef. Er kwamen steeds meer oproerhaarden en Leopoldstad onderging verschillende terroristen-aanvallen. In Ndolo gingen sabotagedaden schade aanbrengen aan een van de uitgevallen viermotorige vliegtuigen, die met andere gebruik gestelde toestellen in de weg stonden langs de landing banen.

Vertaling: Gill Van den Broeck

(Wordt vervolgd)

## RECTIFICATION

Dans le dernier numéro du bulletin a paru un article intitulé :

*« Guy Egrix, médecin militaire à Kamina se souvient ... »  
« J'ai été témoin d'un curieux déménagement »*

Le titre original était : **Comment les derniers Fouga Magister quittèrent BAKA**

Plutôt que raconter ses aventures pour obtenir des devises étrangères dans une banque d'Elisabethville, le colonel médecin e.r. Egrix a voulu démontrer dans sa relation du vol en C119 entre Kamina et Elisabethville, que la base de Kamina a conservé des Fouga Magister jusqu'au 17 octobre 1960, au moins. Dont acte.

# Voyage aux Marungu\*

Par Aurore Steen-Tignée

Voici les péripéties du voyage accompli pour rejoindre mon époux en poste à Baudouinville et ceci, accompagné de mes trois bambins âgés respectivement de trois, deux et un an. Ceux-ci furent exemplaires de sagesse durant tout le voyage quelque peu stressant pour votre scribe.

Dans mes bagages se trouvait, chose étrange me direz-vous, un houla houp, engin à la mode en Europe d'où nous revenions. Pour rappel, le houla houp consiste en une sorte de boudin creux en plastique, assez large, que vous tentez de faire tourner autour de votre taille par des rotations du corps, harmonieusement si possible ! Pas facile à faire, souvent rigolo à voir. Nous en reparlerons tantôt, il fait partie du récit.

Le "petit porteur" Cessna 310 décolle d'Elisabethville avec à l'avant, le pilote et le directeur de la Sobelair. Les trois gosses, les bagages avec le houla houp et moi, sont à l'arrière. La première étape est Kilwa sur le lac Moëro. La piste d'atterrissage se trouve sur une hauteur entourée de ravins. Les deux messieurs devisent entre eux ...

*"Pas facile d'atterrir ici. Toujours dangereux ! C'est vraiment juste ! Pense au ravin en bout de piste !"*

Le pilote: *"Flûte ! D'où vient le vent ? Je ne vois pas la manche à air"*.

L'avion amorce la descente et après quelques instants, le directeur crie au pilote: *"remonte, remonte !"* Le petit bimoteur remonte, les moteurs à plein régime hurlent. J'ai le coeur au bord des lèvres, les oreilles bourdonnantes. Par contre l'aîné de mes enfants hurle de joie et applaudit. Finalement, nous nous posons sans encombre avec des "oufs" de soulagement poussés par les deux compères.

Tout ceci et ce qui va suivre fut fait dans le but de m'impressionner: ils y réussirent, les bougres.

Les jambes un peu molles, je tombe dans les bras de Betty De Leeuw, venue chercher le courrier. Un peu de réconfort, une collation, et nous voilà repartis en direction de Pweto au nord du lac Moëro. A la mission où nous sommes gentiment reçus, nous nous sustentons et les petits se dégourdissent les jambes. L'avion fait le plein de carburant et nous voilà repartis vers Kamupini dans les Marungu, destination finale. Nous survolons une superbe région, idéale pour les pâturages? Ca et là des monts pelés parsèment des étendues vertes à perte de vue.

Les deux facétieux reprennent leur dialogue.

*"Dis, tu vois cet arbre ?"*

*"Non."*

*"Ah, il va falloir le trouver vite. Le soir tombe"*.

# Reis naar de Marungu\*

Door Aurore Steen-Tignée

Dit zijn de gebeurtenissen van de reis om bij mijn echtgenoot, op post in Boudewijnstad, terug te keren en in het bijzijn van mijn drie jongetjes van drie, twee en één jaar oud. Deze waren een toonbeeld van wijsheid gedurende gans de nogal stresserende reis voor uw schrijfster.

Vreemd genoeg, zal u mij zeggen, bevond zich in mijn koffers een hoela hoepel, een huidige mode verschijnsel in Europa vanwaar wij terugkeerden. Ter herinnering, de hoela hoepel bestaat uit een soort holle plastieke nogal brede ring die u tracht rond uw lenden te doen wentelen door harmonieuze draaiende bewegingen van het lichaam. Niet gemakkelijk en soms grappig om te zien. Straks meer daarover, het maakt deel uit van het verhaal.

Het kleine vliegtuig, een Cessna 310, stijgt op van Elisabethstad met vooraan de piloot en de directeur van Sobelair. De drie kindjes, de koffers met de hoela hoepel en ikzelf zitten achteraan. De eerste halte is Kilwa op het Mweru meer. De landingsbaan bevindt zich op een hoogte omgeven door ravijnen. De twee heren keuvelen onder elkaar ...

*"Niet gemakkelijk om hier te landen. Altijd gevaarlijk 't Is hier zeer krap ! Denk aan de ravijn aan 't einde van de baan ! De piloot: "Verdorie ! Vanwaar komt de wind ? Ik zie de windzak niet"*.

Het vliegtuig begint te dalen en na enkele ogenblikken schreeuwt de directeur: *"klim, klim !"* Het kleine toestel stijgt, de motoren huilen op volle toeren. Ik heb mijn hart op de boord van mijn lippen, mijn oren tuiten. Daarentegen brult mijn oudste kind het uit van plezier en klapt in de handen. Eindelijk landen wij zonder moeilijkheden met "oefs" van opluchting geslaakt door de twee kerels vooraan.

Dit en hetgeen er nog gaat volgen werd gedaan om indruk op mij te maken: en het lukte hen ook, de deugnieten. Met slappe benen viel ik in de armen van Betty De Leeuw, die de post kwam afhalen. Een beetje troost, een lichte maaltijd en wij vertrekken richting Pweto ten noorden van het Mweromeer. Op de missiepost waar wij vriendelijk onthaald worden, kunnen wij nieuwe krachten opdoen en de kindjes kunnen even de beentjes strekken. Het vliegtuig wordt volgetankt en wij kunnen weldra, met eindbestemming Kamipini in de Marungu, vertrekken. Wij overvliegen een prachtige streek, ideaal voor weilanden ? Hier en daar liggen kale bergen verspreid in groene vlakten tot in het oneindige. De twee grappenmakers hernieuwen hun gesprek. *"Zeg, zie je die boom ?"*

*"Neen"*

*"Ah, wij moeten hem vlug vinden. De avond valt"*

Vous savez, le soir lorsqu'il tombe sous ces latitudes, il ne lambine pas en route: cinq minutes, vite fait, bien fait, il fait noir comme dans un four.

Moi, un tantinet angoissée: "Un arbre ? Pourquoi ?"

Réponse: "C'est le seul arbre de la région. Il a été planté pour servir de point de repère pour la plaine d'aviation. Elle a été aménagée gracieusement par un fermier du coin".

Enfin se dessine, rassurante, la fragile silhouette du petit arbre, bravant tout seul l'immense plaine des Marungu. L'avion amorce sa descente et j'aperçois un nuage de poussière soulevé par une voiture qui roule à vive allure et vient bientôt rejoindre le Cessna qui s'immobilise enfin.

A peine descendue de l'avion, je regarde autour de moi. Hélas, mon époux brille par son absence. Qu'à cela ne tienne. Le fermier me propose gentiment de me restaurer à la ferme, et, si mon mari tardait trop, il se propose de nous conduire à Baudouinville. On décharge les bagages et le fameux houla houp, qui suscite un intérêt évident. L'on me demande de faire une démonstration. Le rouge aux joues, devant ces messieurs ravis, je m'exécute ... Mais qu'est-ce qui m'a pris de trimbaler ce bout de plastique depuis Anvers ? Après cette prestation, plus jamais je n'y touchai.

Ma petite troupe et moi grimpons dans la limousine du gentleman farmer qui démarre sur les chapeaux de roue et roule à tombeau ouvert à travers la piste. J'ai toutes les peines du monde à rattraper mes mômes qui sont projetés en l'air à chaque nid de poule rencontré. Soudain surgit devant nous une rangée de fils de fer barbelés où la voiture s'encastre joyeusement. Ils volent en éclats. Jurons du conducteur. Il me regarde hilare: "Je les ai placés exprès pour éviter ce genre de choses !" Je vous laisse deviner ce que je pense. Mon moral commence à s'effriter tout doucement.

A la ferme, nous sommes accueillis par Madame De Maeght, la charmante épouse du fermier. Nous soupçons dans une ambiance chaleureuse. Et enfin, le gentil gentleman farmer décide de nous mener à la rencontre de mon époux, sur l'épaule duquel je compte bien m'épancher ... Il fait nuit noire ...

Au bout de quelques kilomètres, nous manquons d'emboutir une voiture venant en sens inverse. C'est mon mari ! Les enfants et les bagages transbordés, je remercie chaleureusement mon gentleman farmer qui s'était tout de même proposé à faire soixante-cinq kilomètres sur une route de brousse. Je me sens requinquée et confiante.

Voilà, j'ai élagué, élagué en espérant que cette histoire vous amusera, autant que moi, ... rétrospectivement bien sûr !

- Les équipages du 15 Wing de Transport qui firent partie de la Force Aérienne Tactique Congolaise basée à Kamina-Base à partir de 1964, se souviennent bien de cet arbre. C'était en effet un des rares repères pour trouver l'aérodrome de Kamipini (ou Kamupini), c'était son "beacon". La plaine fut utilisée comme poste avancé logistique à cette époque et le fermier De Maeght ravitaillait le personnel de la FATAC en pommes-de-terre.

Weet u, als op deze breedtegraden de duisternis valt, moet men niet treuzelen: 5 minuten, snel en goed, het is er stikdonker.

Ik, een beetje angstig: "Een boom ? Waarom ?"

Antwoord: "Het is de enige boom in de streek. Hij werd geplant om als herkenningsteken voor het vliegveld te dienen. Dit werd gratis aangelegd door een plaatselijke boer".

Eindelijk tekent zich, geruststellend, de zwakke vorm van de kleine boom af die alleen de onmetelijke vlakte van de Marungu trotseert. Het vliegtuig daalt en ik merk een stofwolk opgewaaid door een snelrijdende wagen die zich weldra zal voegen bij de Cessna die eindelijk tot stilstand komt.

Nauwelijks uit het vliegtuig gestapt kijk ik rond mij heen. Helaas ! mijn echtgenoot schittert door afwezigheid. Dit is geen bezwaar. De boer stelt me voor een hapje te eten op de boerderij en indien mijn echtgenoot te lang op zich laat wachten zal hij ons naar Boudewijnstad brengen. Men laadt de koffers uit alsook de beruchte hoela hoepel die veel belangstelling krijgt. Er wordt een demonstratie gevraagd die ik met rode wangen voor deze in vervoering gebrachte heren uitvoer. Maar hoe kon ik er toe dit plastic ding van uit Antwerpen mee te sleuren ? Na deze vertoning zal ik het nooit meer aanraken.

Mijn kleine bende en ik klauteren in de limousine van de hereboer die met gierende banden vertrekt en met een halsbrekende snelheid over de baan rijdt. Ik heb de grootst mogelijke moeite om mijn kindjes op te vangen die bij elke wegkuil in de lucht geworpen worden. Plots duikt er voor ons een rij prikkeldraad op waarin de wagen zich vastklemt. Ze vliegen in stukken. Vloeken van de bestuurder. Vrolijk kijkt hij mij aan: "Ik heb ze hier opzettelijk geplaatst om dit te voorkomen ! U mag raden wat ik denk. Mijn stemming begint stilletjes aan af te brokkelen.

Op de boerderij worden we ontvangen door Mevrouw De Maeght de alleraardigste echtgenote van de boer. Wij gebruiken het avondmaal in een warme sfeer. Eindelijk beslist de hereboer ons naar mijn echtgenoot te brengen, op wiens schouder ik mijn hart zal kunnen uitstorten ... Het is pikdonker ...

Enkele kilometers verder missen we een botsing met een wagen komende uit tegenovergestelde richting. 't Is mijn echtgenoot ! Na de kinderen en de koffers overgeladen te hebben bedank ik hartelijk onze hereboer die zich toch voorgenomen had vijftien kilometer door de wildernis te rijden. Ik voel me opgeknapt en vol vertrouwen.

Ziedaar mijn verhaal dat ik ingekort heb hopende dat het u evenveel zal vermaken als ik er plezier aan beleefd heb ... achteraf gezien natuurlijk !

\* Bemanning van de 15de Wing die deel uitmaakten van de Kongolese Tactische Luchtmacht vanaf 1964 te Kamina gebaseerd, zullen zich deze boom wel herinneren. Deze was immers een van de weinige richtpunten om het vliegveld van Kamipini (of Kamupini) te vinden, het was zijn "baken". Het vliegveld werd in deze periode als logistieke voorpost gebruikt en boer De Maeght bevoorradde het personeel van FATAC met aardappelen.

# LE PREMIER FOUGA DE KAMINA

En septembre 1958, l'Etat-Major de la Force Aérienne décide l'achat de quarante-cinq biréacteur du type Fouga Magister CM-170 (1) destinés à remplacer les vieux Harvard mis en service dès 1946 et utilisés par l'Ecole de Pilotage Avancé (EPA) installée depuis septembre 1958 à BAKA (Kamina) au Congo Belge.

Ces appareils seront construits par l'usine Potez Air Fouga à Toulouse. Le premier avion sortira de la chaîne d'assemblage au début du mois de janvier 1960.

Afin d'amener ces premiers appareils à Kamina, l'Etat-Major fait appel au 15 Wing de transport, équipé à l'époque de Fairchild C119 « Flying Boxcar ». Le 18 janvier 1960, vers 8 heures, le C119 immatriculé CP-32 OTCBL quitte Melsbroek avec comme équipage le lieutenant de Liedekerke, commandant de bord, un second pilote, un navigateur, le major Hallet, un radio et le mécanicien de bord. Ce dernier fait également office de « loadmaster ». La mission consiste à assurer le transport du premier Fouga (MT-1 de Toulouse à BAKA.

Après 2h55 de vol sans histoire, le CP-32 se pose sur le tarmac de Toulouse-Blagnac et l'opération de chargement peut commencer.

Puis c'est un nouveau départ vers Aoulef dans le désert algérien, étape qui permet enfin aux hommes de troquer leurs vêtements chauds contre la tenue légère de rigueur en Afrique. Le trajet Aoulef-Niamey nécessite 4h50 de vol, suivi le 21 janvier d'une autre longue étape, Niamey-Douala, parcourue en 4h30, dont 2h10 de nuit.

Dans le courant de la même journée, l'équipage pose le C119 sur l'aérodrome de Léopoldville, dernière halte avant l'arrivée à Kamina prévue pour le lendemain matin.

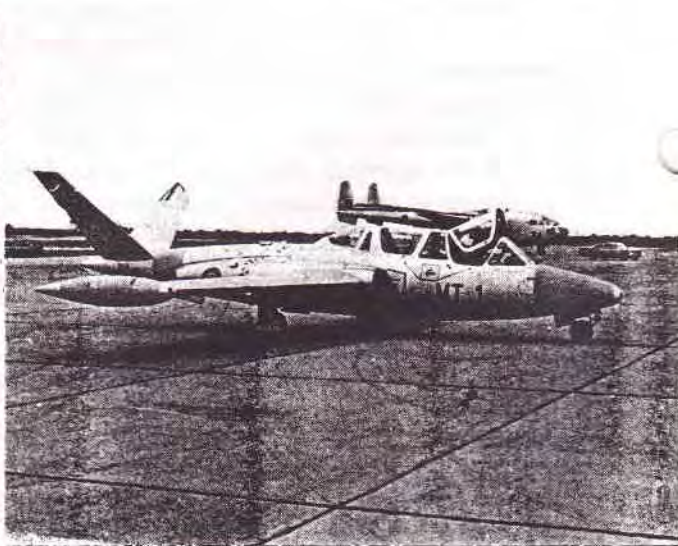
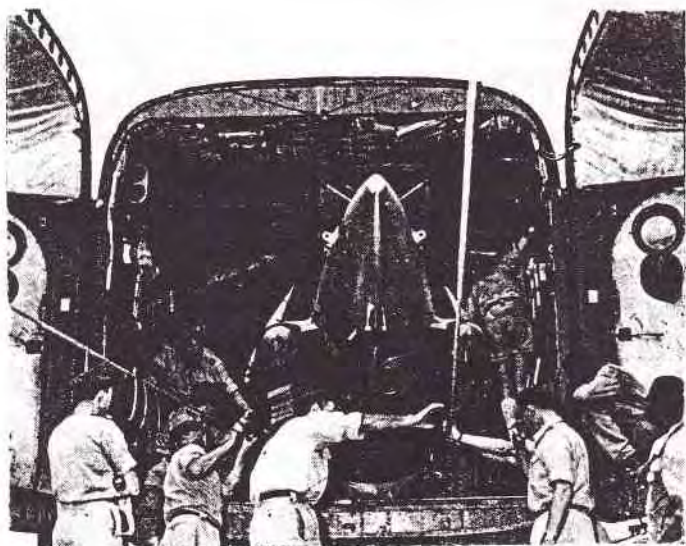
Sur la base de Kamina, tout le personnel est en effervescence et attend avec impatience l'arrivée du transport. Vers 11h30, le C119 se pose sur la piste de BAKA. Les moteurs sont à peine arrêtés

d'essai moteur. Un record de vitesse de travail sera établi à cette occasion. Le lendemain, 23 janvier à 10h00, le MT-1 prend son envol pour un premier essai avec aux commandes le lieutenant-colonel aviateur Kreps, DFC.

Les autres avions suivent ensuite rapidement et, quelques semaines après l'envol du MT-1, l'aumônier de la base baptise les trois premiers Fouga (MT-1, MT-2 et MT-3)

Pour la Force Aérienne Belge, ainsi que pour les élèves, une ère nouvelle s'annonce dans la formation des pilotes. Elle permettra aux notres d'acquérir un entraînement digne de celui enseigné dans les autres forces.

Vingt-trois ans plus tard, le Fouga était toujours en service,



Toutes les vérifications effectuées le transport reprend l'air pour la seconde étape prévue au plan de vol : la ville d'Alger qui est atteinte en 2h40.

L'équipage profite des opérations de ravitaillement et de maintenance de l'avion pour prendre quelques heures de repos.

de maintenance prend en main l'opération de déchargement et de réassemblage du Fouga. Cette dernière opération consiste en fait au remontage des ailes et du fuselage, ainsi qu'aux diverses vérifications techniques (circuits électriques et hydrauliques, inspection mécanique) suivies

mais cela est une autre histoire ...

**Serge NEMRY**

*(1) Cinq autres Fouga seront encore acquis par la suite auprès de la Luftwaffe*

**UW RAAD VAN BESTUUR**  
**VOTRE CONSEIL D'ADMINISTRATION**

Président/Voorzitter	<b>BRANDERS Léon</b>	02/734.63.77
Vice-présidents/Vice-voorzitters	<b>DOMÉ Jacques</b>	02/762.60.56
	<b>KAMERS Jean</b>	02/731.17.88
Secrétaire-général/Secretaris-generaal	<b>FEUILLEN Robert</b>	013/31.28.70*
Trésorier/Schatbewaarder:	<b>JOUREZ Paul</b>	067/79.03.37*
Secrétaire-adjoint/Adjunct-secretaris:	<b>PEYRASSOL Charles</b>	02/771.12.48
Administrateurs/Beheerders:	<b>BOUZIN Eric</b>	02/242.57.74
	<b>CLOECKAERT Hugo</b>	02/657.00.54
	<b>de CONINCK Georges</b>	02/344.46.38
	<b>DILLIEN André</b>	02/673.36.32*
	<b>MOJET Hubert</b>	02/770.93.71
	<b>NIELS Norbert</b>	016/58.10.86*
	<b>PEELAERS Alex</b>	014/54.70.63
	<b>ROELAND-HELMAN J.</b>	02/465.46.51
	<b>VERMANDER Gérard</b>	02/770.98.22

• (+Fax)

**SECRETARIAT - SECRETARIAAT**

Wijngaardstraat 4  
3290 DIEST  
Tel/Fax: 013/31.28.70

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

*Communiquez aussi de préférence au secrétariat, vos événements familiaux*

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

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

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

**LES  
VIEILLES TIGES  
DE BELGIQUE**

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

**DE  
"VIEILLES TIGES"  
VAN BELGIË**

## COMMENT SE RENDRE AU SODEHOTEL ?

### 1. PAR LA ROUTE

#### a. En venant de l'ouest par l'autoroute E-19

- Sortir de l'autoroute à "BRUXELLES-EST / RING"
- Sur ce Ring, après 22 km, sortie N° 2 à WEZEMBEEK-OPPEM/KRAAINEM/St. LUC-UCL.
- Tourner à gauche et rouler 3 km jusqu'au Boulevard de la Woluwe. Au feu tricolore, tourner à droite. Indications: "MOULIN A VENT / BRUXELLES-NATIONAL"
- Au troisième feu tricolore, tourner à droite. Indication: "St. LUC-MOUNIER" et prendre la première rue à droite. Indication: "FACULTES-AUDITOIRES MOUNIER" (Moulin à vent à la droite de l'avenue)
- Le SODEHOTEL est sur la gauche, parking après avoir dépassé l'hôtel (barrière automatique).
- Entrée via "SEMINAR CENTER"

#### b. En venant de l'est par l'autoroute E-40

- Sortie N° 20: KRAAINEM/WOLUWE/St. LUC-UCL
- Au deuxième feu tricolore, tourner à gauche. Indication: St. LUC-UCL
- (Voir ensuite 1.a. ci-dessus)

#### c. En venant du nord par le ring

- Direction NAMEN/BERGEN
- Sortie N° 2 à WEZEMBEEK-OPPEM/KRAAINEM/St. LUC-UCL
- (Voir ensuite 1. A. ci-dessus)

#### d. En venant du sud par l'autoroute E-411

- Sortie N° 1 (Carrefour Léonard) Indication: "RING"
- Sur ce ring, sortie N° 2: "WEZEMBEEK-OPPEM/KRAAINEM/St. LUC-UCL"
- (Voir ensuite 1.a. ci-dessus)

### 2. EN CHEMIN DE FER

- Aux gares du Midi, Centrale ou du Nord, prendre le train-navette vers l'aéroport de Bruxelles-National (Zaventem)
- A l'aéroport au niveau arrivée, emprunter la navette de SODEHOTEL.l'hôtel

### 3. PAR AVION

Au niveau "ARRIVEE" emprunter la navette de l'hôtel .

### 4. TRANSPORTS PUBLICS

- a. METRO: Ligne N° 1B, Station "ALMA"
- b. BUS N° 42: WIENER/VIADUC E-40

### 5. RETOUR VERS LES AUTOROUTES

- Descendre l'avenue Mounier, tourner à gauche dans l'avenue Hippocrate.
- Au feu tricolore, tourner à droite. Indication: "RING"
- Avant le passage sous un pont, tenir la droite. Tourner à droite et nouveau passage sous un pont. Au premier feu tricolore (100m) tourner à gauche. Indication: "RING".
- Vers l'est: joindre l'autoroute E-40
- Vers l'ouest, le sud et le nord, rester sur la droite de la bretelle et suivre indications: "BERGEN(Mons)-NAMEN (Namur) et GENT"

## HOE ZICH TE BEGEVEN NAAR HET SODEHOTEL ?

### 1. LANGS DE WEG

#### a. Komende uit het westen langs de autosnelweg E-19

- Afrit "BRUXELLES-EST / "RING"
- Na 22 km op de ring, afrit Nr 2: WEZEMBEEK-OPPEM/KRAAINEM/St. LUC-UCL
- Naar links draaien en 3 km rijden tot aan de Woluwelaan. Aan het verkeerslicht, rechts draaien. Indicatie: "MOULIN A VENT - BRUSSEL-NATIONAAL"
- Aan het derde verkeerslicht, rechts draaien. Indicatie: St. LUC-MOUNIER en de eerste straat rechts nemen. Indicatie: "FACULTES-AUDITOIRES-MOUNIER" (Oude molen op de rechter kant van de Mounierlaan).
- Het SODEHOTEL is op de linker kant van de laan. Parking na het hotel (Automatischeslagboom)
- Ingang langs "SEMINAR CENTER"

#### b. Komende uit het oosten langs autosnelweg E-40

- Afrit Nr 20: KRAAINEM/WOLUWE/St. LUC-UCL
- Aan het tweede verkeerslicht, links draaien. Indicatie: St. LUC-UCL
- (Zie verder 1.a. hierboven)

#### c. Komende uit het noorden langs de ring

- Richting NAMEN/BERGEN
- Afrit Nr 2: WEZEMBEEK-OPPEM/KRAAINEM/ St. LUC-UCL
- (Zie verder 1. A. hierboven)

#### d. Komende uit het zuiden langs autosnelweg E-411

- Afrit Nr 1 (Kruispunt Leonard). Indicatie: "RING"
- Op de ring, afrit Nr 2: WEZEMBEEK-OPPEM/KRAAINEM/St. LUC-UCL
- (Zie verder 1. A. hierboven)

### 2. PER SPOOR

- Aan de Zuid, Centraal of Noord stations, pendeltrein naar de luchthaven nemen. (Brussel-Nationaal/Zaventem)
- Op de luchthaven, aankomsten verdieping, het pendel voertuig van het hotel SODEHOTEL nemen.

### 3. PER VLIEGTUIG

Pendelvoertuig van het hotel SODEHOTEL nemen

### 4. INTERCOMMUNAAL VERVOER

- a. METRO: Lijn 1B, Station "ALMA"
- b. BUS Nr 42: WIENER/VIADUKT E-40

### 5. TERUG NAAR DE AUTOSNELWEGEN

- Mounierlaan afdalen en links draaien in de Hippocrateslaan.
- Aan het verkeerslicht, rechts draaien. Indicatie "RING".
- Vóór onder een brug te rijden, de rechterkant van de laan houden, rechts draaien, weer onder een brug rijden en aan het eerste verkeerslicht (100 m) links draaien. Indicatie "RING".
- Naar het oosten: de E-40 vervoegen.
- Naar het westen, zuiden en noorden: de rechterkant van de afrit houden en de indicaties: BERGEN-NAMEN-GENT volgen.

