



SENIOR AVIATORS'
ASSOCIATION

Driemaandelijks tijdschrift van de 'Vieilles Tiges' van de Belgische luchtvaart

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

IN DIT NUMMER
DANS CE NUMÉRO

Focus op de gevechtspiloten Focus sur les pilotes de combat



CONGO 1960 (IV)

Achter de schermen
Dans les coulisses

50 jaar PAIM - 50 ans PAIM

Herinneringen aan een uitstapje
naar het noorden (VIII)

Souvenirs d'une balade
dans le nord (VIII)

N° 1-2021

42^{ste} jaar

Januari-februari-maart

42^{ème} année

Janvier-février-mars

Driemaandelijks

Trimestriel

P605174

ISSN 2466-8923

www.vieillestiges.be



SENIOR AVIATORS' ASSOCIATION

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

Editeur responsable
Wilfried De Brouwer

Lay out
Benoit Goffart

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

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

Verantwoordelijke uitgever
Wilfried De Brouwer

Lay out
Benoit Goffart

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

Cover:

**Belgian F-16 on patrol over the Baltic
countries, escorted by Italian Typhoons.
(Ken De Troch)**

Organe d'administration Bestuursorgaan

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Michel Dillien
0475 950 822 michel.dillien@skynet.be

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

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

Michel Leclaire
02 784 2023 michel.leclaire@skynet.be

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

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

Cotisations - Lidgelden

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

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

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

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

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

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

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

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

Inhoud

van magazine 1-2021

Het woordje van de voorzitter	04
Welkom aan nieuwe leden	06
Overlijdens	06
Farewell to Palmer	07
Boetiek	08
This is your secretary speaking...	09
Agenda	11
Focus op de gevechtspiloten	12
Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden (VIII)	24
50 jaar PAIM. Een onuitgegeven verhaal (I)	32
Congo 1960 (IV). Achter de schermen	40
Chuck Yeager	52



Sommaire

du magazine 1-2021

Le mot du président	04
Bienvenue aux nouveaux membres	06
Décès	06
Farewell to Palmer	07
Boutique	08
This is your secretary speaking...	09
Agenda	11
Focus sur les pilotes de combat	12
Souvenirs d'une ballade dans le nord (VII)	24
50 ans de Pentathlon Aéronautique International Militaire (PAIM). Une histoire inédite (I)	32
Congo 1960 (IV). Dans les coulisses	40
Chuck Yeager	52

et voorwoord van het eerste nummer van het VTB-magazine is doorgaans een goede gelegenheid om aan de 'Senior Aviators' onze wensen voor een aangenaam en gezond jaar aan te bieden.

De omstandigheden bij deze jaarwisseling zijn op zijn zachtst gezegd ongewoon. Van een goede gezondheid genieten is minder vanzelfsprekend geworden dan in het verleden, vanwege de blijvende dreiging van een besmetting door het corona-virus. Bovendien worden een aantal gezellige activiteiten, die vroeger traditioneel deel uitmaakten van onze VTB-samenkomsten, tegenwoordig beperkt door de Covid-19 maatregelen van de regering.

Ook een objectief bilan voorstellen van de activiteiten van onze vereniging in 2020 is niet eenvoudig. Het strikte respect van de sanitaire regels, gecombineerd met een logische voorzichtigheid, hebben de samenkomsten van ons jaarprogramma zo goed als stilgelegd vanaf midden maart. We hebben elkaar niet meer kunnen ontmoeten in het Huis der Vleugels of tijdens 'outdoors' activiteiten en conferen-

'avant-propos du premier numéro de l'année du magazine VTB est traditionnellement l'occasion de présenter nos vœux aux « Senior Aviators » avec l'espoir qu'elle soit agréable et saine.

En ce tournant de l'année, les circonstances sont pour le moins inhabituelles. Jouir d'une bonne santé est devenu moins évident que par le passé, en raison de la menace permanente d'infection par le virus corona. Par ailleurs, un certain nombre de nos agréables activités, qui faisaient par le passé partie intégrante de nos rencontres VTB, sont aujourd'hui limitées par les mesures Covid-19 du gouvernement.

Proposer un bilan objectif des activités de notre association en 2020 n'est pas non plus chose aisée. Le strict respect des règles sanitaires, combiné à une logique de prudence, a quasiment mis fin à partir de la mi-mars aux activités prévues au programme annuel. Nous n'avons plus pu nous rencontrer à la Maison des Ailes ou lors de conférences et activités « outdoor ». Cela s'est bien sûr aussi réper-



Het woordje van de voorzitter



Le mot du président

ties. Dat heeft natuurlijk ook een negatieve weerslag gehad op het contacteren van nieuwe kandidaat-leden.

De noodzakelijke beheersactiviteiten gebeurden dit jaar via e-mails, die grondig voorbereid en gecoördineerd werden door onze secretaris-generaal. De maandelijkse vergaderingen van het bestuursorgaan hebben tot nu toe geen video-conferenties of andere bijkomende contacten noodzakelijk gemaakt, maar in de toekomst zullen we waarschijnlijk moeten nadenken over alternatieven, als de verplichte isolatie blijft voortduren.

Ondertussen is de regelmatige uitgave van ons magazine de belangrijkste band geworden met onze VTB-leden. Ik dank dan

cuté sur les contacts que nous aurions pu avoir avec de nouveaux candidats membres.

Cette année, les indispensables activités de gestion ont été menées par le biais de courriels. Elles ont été préparées et coordonnées de manière approfondie par notre secrétaire général. Les réunions mensuelles de l'organe d'administration n'ont jusqu'à présent pas nécessité de vidéoconférences ou d'autres contacts supplémentaires, mais à l'avenir, nous devons probablement examiner des alternatives si le confinement persiste.

Entre-temps, la publication régulière de notre magazine est devenue le lien le plus important avec nos membres VTB. Je tiens

ook Wif en zijn medewerkers van het redactieteam voor hun inspanningen om de kwaliteit van onze publicaties op een ongezien hoog peil te brengen. Wij krijgen trouwens regelmatig lovende commentaren over ons magazine en onze website vanuit verschillende luchtvaartkringen.

De evolutie van de gezondheidsrisico's is niet echt geruststellend, dus ik denk dat een vlugge terugkeer naar de toestand 'pre-covid-19' tamelijk onwaarschijnlijk is. We zullen dus samen moeten nadenken over de toekomstige werking van onze vereniging, rekening houdend met onze eigenheid als vliegeniers en het respect voor onze tradities.

Op korte termijn zijn een aantal traditionele activiteiten van het begin van 2021 afgeschaft of verschoven. De nieuwjaarsreceptie in het Huis der Vleugels zal niet kunnen doorgaan, de algemene vergadering in maart en ons banket in april, worden verschoven naar een nog te bepalen datum later in het jaar. We zullen u uiteraard op de hoogte houden en u een nieuwe planning voorstellen, zodra de evolutie van de regels ons dat toelaat.

De ideeën om onze samenkomsten terug op te starten ontbreken zeker niet. We hebben genoeg onderwerpen voor de conferenties, bezoeken en artikels in verschillende domeinen: onder andere de Belgische luchtvaartgeschiedenis, de technologische evoluties en nieuwe projecten in de lucht- en ruimtevaart.

Wif De Brouwer heeft ervoor gezorgd dat deze editie weer goed gevuld is met interessante en mooi geïllustreerde onderwerpen. Hijzelf sluit het overzicht van de moeilijke transitie naar de Congolese onafhankelijkheid in 1960 af met enkele verhalen van getuigen ter plaatse.

Liévin van Outryve d'Ydewalle vertelt hoe in 1964 de bemanning van de H-21 helikopter, na een heel bewogen zending in het Noorden van Congo, heelhuids terug in Leopoldstad aankomt.

Mich Mandl heeft opgezocht hoe op het einde van de jaren 1950, Raoul Mollet, Olympisch atleet en hoofd van de sportdienst van de jonge Luchtmacht, een aantal piloten heeft verzameld in Florennes om ons land te vertegenwoordigen in de luchtvaart vijfkamp. Deze internationale militaire competitie gebeurde in sportdisciplines, die specifiek georiënteerd waren naar kwaliteiten van vliegeniers.

Onlangs heeft onze regering besloten om opnieuw F-16's te ontplooiën naar Jordanië, in het kader van de luchtoperaties tegen de strijders van de Islamitische Staat. Wif De Brouwer geeft ons een overzicht van de historische evolutie van de Belgische luchtoperaties en één van onze ervaren F-16 piloten voegt er een persoonlijke getuigenis aan toe, met enkele indrukken tijdens operaties boven Afghanistan, Libië en het Midden-Oosten.

In dit nummer geeft onze secretaris-generaal u ook bijkomende informatie over de planning van de kalender 2021 en de jaarlijkse administratieve formaliteiten van de leden.

Ik hoop dat we samen de nodige flexibiliteit zullen vinden om ook dit jaar de 'fun factor' terug naar het goede niveau te duwen...

All the best in 2021,

Gerard Van Caelenberge.

donc à remercier Wif et son équipe rédactionnelle pour la constante amélioration de la qualité de nos publications et des efforts fournis pour y arriver. À cet égard, nous recevons régulièrement de la part de divers milieux de l'aviation, des commentaires élogieux concernant le magazine et notre site web.

L'évolution des risques sanitaires n'est pas vraiment rassurante, et je pense donc qu'un retour rapide à la situation « pré-covid-19 » est peu probable. Nous devons donc réfléchir ensemble au fonctionnement futur de notre association, en tenant compte de notre spécificité en tant qu'aviateurs et du respect de nos traditions.

À court terme, un certain nombre d'activités traditionnelles du début de 2021 ont déjà été supprimées ou reportées. La réception du Nouvel An à la Maison des Ailes ne pourra pas avoir lieu, l'assemblée générale de mars et notre banquet d'avril sont reportés à une date ultérieure. Nous vous tiendrons bien sûr au courant et vous proposerons un nouveau calendrier dès que l'évolution des restrictions nous le permettra.

Nous ne manquons certainement pas d'idées pour relancer le programme de nos activités. Nous avons suffisamment de sujets pour les conférences, visites et articles dans divers domaines : notamment l'histoire de l'aviation belge, les évolutions technologiques et les nouveaux projets aérospatiaux.

Wif De Brouwer a veillé à ce que cette édition contienne à nouveau des sujets intéressants et bien illustrés. Il clôture lui-même la description de la difficile transition vers l'indépendance congolaise en 1960 par le récit de quelques témoins.

Liévin van Outryve d'Ydewalle nous raconte comment en 1964, après une mission très mouvementée dans le nord du Congo, l'équipage de l'hélicoptère H-21 est revenu sain et sauf à Léopoldville.

Mich Mandl s'est penché sur la façon dont, à la fin des années 50, Raoul Mollet, athlète olympique et chef du département des sports de notre jeune Force Aérienne, a réuni quelques pilotes à Florennes en vue de représenter notre pays au pentathlon aéronautique. Cette compétition militaire internationale se déroulait dans des disciplines sportives spécifiquement orientées vers les qualités nécessaires aux aviateurs.

Récemment, notre Gouvernement a décidé d'à nouveau déployer des F-16 en Jordanie dans le cadre des opérations aériennes menées contre les combattants de l'État islamique. Wif De Brouwer nous dresse un aperçu de l'évolution historique des opérations aériennes belges et l'un de nos chevronnés pilotes F-16 y ajoute un témoignage personnel, avec quelques impressions lors d'opérations au-dessus de l'Afghanistan, de la Libye et du Moyen-Orient.

Dans ce numéro, notre secrétaire général vous donne également des informations complémentaires concernant le calendrier d'activités en 2021, ainsi que les formalités administratives annuelles relatives aux membres.

J'espère qu'ensemble nous trouverons cette année aussi, la nécessaire flexibilité pour ramener le « fun factor » au bon niveau...

All the best in 2021,

Gerard Van Caelenberge.

Welkom aan de nieuwe leden Bienvenue aux nouveaux membres

Pascal HUDZIAK

Né le 09 Fev 1965

Admis **VT**

Parrains : Michel Galant & Fernand Davin

Serge MULLENNERS

Né le 06 Jun 1958

Admis **VT**

Parrains : Gérard Van Caelenberge & Pierre Léonard

Marc BONGARTZ

Né le 09 Fev 1959

Admis **VT**

Parrains : Gérard Van Caelenberge & Pierre Léonard.

Lionel GABRIEL

Geboren op 01 Jan 1953

Aanvaard **AT**

Peters: Gérard Van Caelenberge & Didier Waelkens

Philippe COUPEZ

Né le 02 Aou 1960

Admis **VT**

Parrains : Louis Jeangout & Paul Van den Hende

Robert CEELEN

Geboren op 15 Apr 1954

Aanvaard **VT**

Peters : Danny Cabooter & Didier Waelkens

Décès - Overlijdens

François SMISSAERT

le 25 Oct 2020

VT, 94e Prom RAF, 97 ans

Herman VAN DER STEEN

op 26 Nov 2020

VT, BL 1979, 78 jaar

Paul VAN POPPEL

op 15 Dec 2020

VT, BAF 144, 82 jaar

Jeff MOUREAU

le 28 Oct 2020

VT, 88e Prom RAF, 99 ans

Palmer DE VLIAGER

op 27 Nov 2020

VT, BAF 126, 89 jaar

Jos VERMEIREN

op 28 Dec 2020

VT, BL 1950, 94 jaar

Karel BOS

op 22 Nov 2020

gewezen VTB-lid,

CAA SA 1958, 92 jaar

Léon WELTER

le 20 Jan 2021

VT, BAF 127, 89 ans



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

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

Farewell to Palmer

22.12.1931 – 27.11.2020



On December 05 we had to bid farewell to Palmer De Vlieger, one of our most respected and renowned members.

Palmer was a student pilot in the very first promotion (126) that was trained on T-6 Harvard in Kamina in 1953. He completed his pilot training on Meteor 7 in Coxyde and graduated in November 1954. His first operational assignment was to the 7th Fighter Wing in Chièvres where he flew first on Meteor 8 and subsequently on Hunter 4 and Hunter 6.

With the introduction of the F-104, he was assigned to the 1st Wing and flew the Starfighter during 15 years as a member of 350 Sqn. He became renowned as the “Slivers” teammate of

Steve Nuyts. This famous duo demonstrated their Starfighter during seven years at numerous national and international air shows.

Palmer was awarded the price “Etienne Dufosse” in 1958 as the best shooter of the Belgian Air Force. He was awarded the Paul Du Toict trophy by the Royal Belgian Aviation Club in 1972 and the medal for the best team performance at the international airshow in Pratica de Mare (Rome) in 1973.

His teammate took-off for his last flight on 12 March 2018. Palmer didn't wait too long to join him. Together they are now performing their synchronised manoeuvres in Pilots' Heaven.

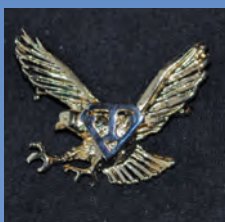
We will remember them.



The Slivers,
have left
for their last flight

BOUTIQUE VTB BOETIEK

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



Broche: 25€

Port BE: 1,50€
Port EU: 3,00€



Pin: 15€

Port BE: 1,50€
Port EU: 3,00€



Cap: 10€

Port BE: 2€ - Port EU: 6,00€

Cravatte

Das: 20€

Port BE: 2€
Port EU: 6,00€

Ecusson

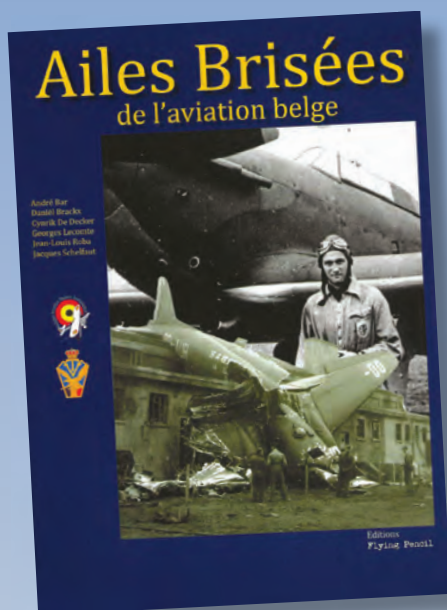
Badge: 20€

Port BE: 1,50€
Port EU: 3,00€



10 Cartes de vœux - 10 Wenskaarten: 10€

Port BE: 2€ - Port EU: 6,00€



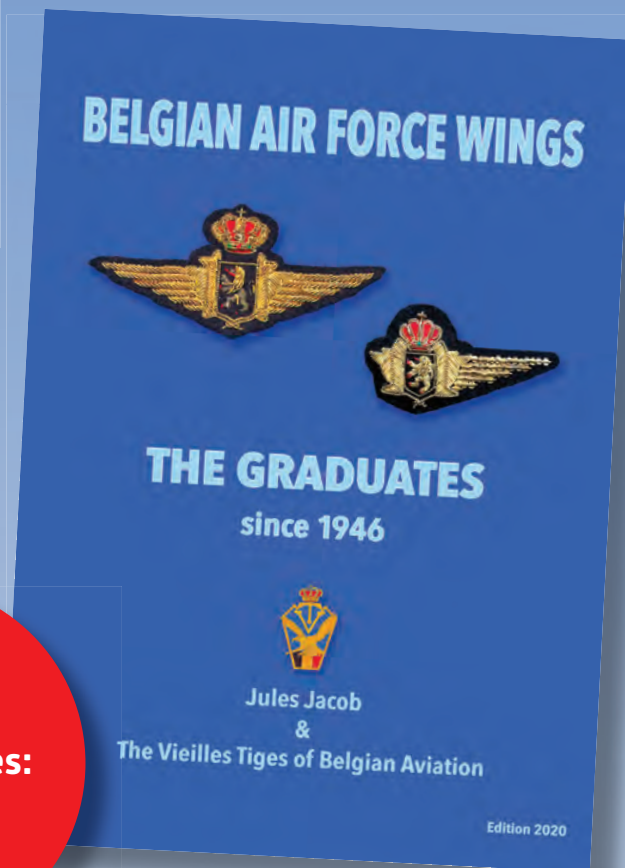
" Ailes Brisées "

Book. Only French version.

~~36€~~ **SALE: 24€**

Port BE: 6,00€

Port EU: 17,00€



NEW

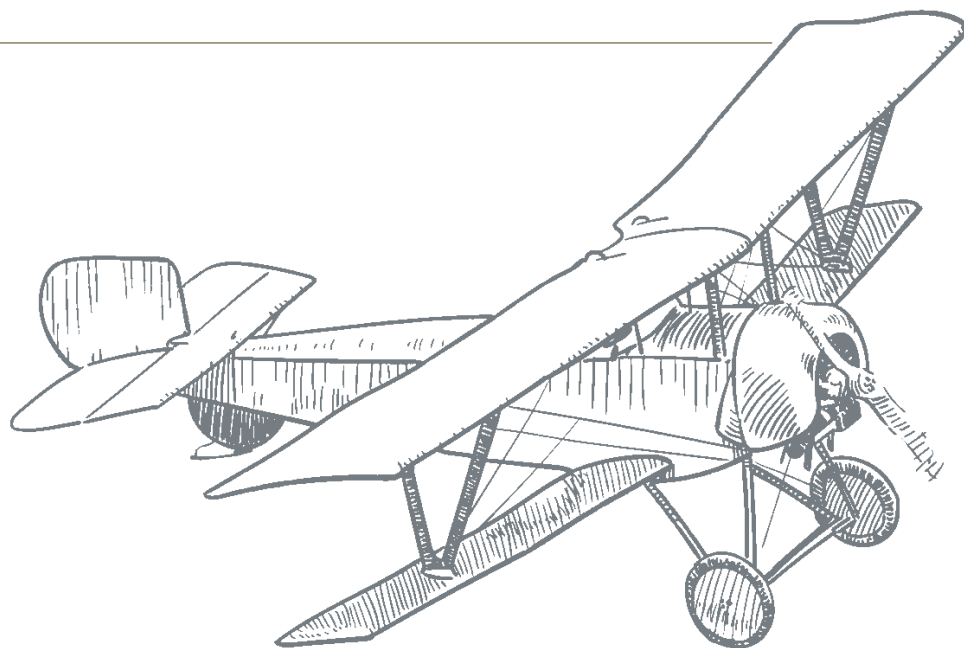
**Book
The Graduates:
25€**

Port BE: 6,00€

Port EU: 17,00€

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

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



This is your secretary speaking...

Het jaar 2021 is reeds aangebroken in de volle hoop dat we een meer sociaal leven kunnen hervatten dan wij gekend hebben tijdens de laatste tien maanden... 2020 "annus horribilis" dat wij trachten te vergeten of zelfs zo snel mogelijk uit ons geheugen te wissen. Er heerst optimisme en onze verwachtingen zijn hoog gespannen opdat wij zo snel als mogelijk alle activiteiten zouden kunnen hernemen die wij verleden jaar moesten uitstellen en uiteindelijk annuleren. Helaas, wegens de onzekerheid aangaande de evolutie van de pandemie en de tijdsduur van het vaccinatieproces, voelen we ons verplicht om het reeds geplande tijdstip van onze algemene vergadering en het banket te verplaatsen; we hopen dat we later dit jaar deze samenkomsten kunnen organiseren. De genomineerden voor het 50-, 60- of 70-jarig luchtvaartbrevet, die hun medaille of diploma reeds in 2020 hadden moeten ontvangen, zullen, samen met de genomineerden voor dit jaar tijdens dit banket gelauwerd worden.

Het hoeft niet veel argumentatie om te bevestigen dat 2020 een zeer slecht jaar was in alle domeinen, inbegrepen voor het verenigingsleven. Uiteraard is er het afschaffen van de activiteiten, maar er is ook een weerslag op het niveau van de nieuwe leden: slechts 23 vliegeniers kwamen onze rangen vervoegen, daar waar ze in 2019 met 37 waren... Een derde minder! We zullen dit jaar dus een tandje moeten bijsteken om meer leden aan te werven. Er zijn nog veel vliegeniers die onze vereniging niet kennen of die twijfelen om de stap te zetten om ons te vervoegen. Dus spreek hen over de VTB, toon hen het VTB tijdschrift of vertel hen over de mooie ontmoetingen tijdens de sociale activiteiten, wees overtuigend. Elk effectief

Nous voici déjà en 2021, une année pleine d'espoirs pour que nous puissions reprendre une vie plus sociale que ce que nous avons connu au cours des derniers dix mois... 2020, "annus horribilis" que nous essaierons d'oublier, ou même effacer de nos mémoires au plus vite. L'optimisme est de rigueur et nos espérances sont grandes pour que nous puissions reprendre au plus vite toutes ces activités que nous avons dû reporter et finalement annuler l'an passé. Malheureusement, suite à l'évolution incertaine de la pandémie ainsi que l'étalement dans le temps de la campagne de vaccination, des rendez-vous qui avaient déjà été prévus tels que notre assemblée générale en mars ainsi que le banquet fin avril, ont été reportés et nous espérons pouvoir les organiser plus tard cette année. Comme nous n'avons pas pu le faire en 2020, les nominés pour 50, 60 ou 70 ans de brevet aéronautique se verront remettre leur médaille ou diplôme au cours du banquet 2021 en même temps que les nominés de cette année.

Il n'est nul besoin de beaucoup argumenter pour confirmer que 2020 fut une très mauvaise année dans tous les domaines, et ce également pour les associations. Nous avons bien sûr déjà mentionné l'annulation des activités mais cela s'est également vu au niveau des nouveaux membres : seulement 23 aviateurs sont venus renforcer nos rangs alors qu'ils étaient 37 en 2019... Un tiers de moins ! Il faudra dès lors redoubler d'efforts cette année pour recruter plus de membres. Et il y a encore de nombreux aviateurs qui ne connaissent pas notre association ou qui hésitent à faire le pas pour se joindre à nous. Alors parlez leur des VTB, montrez le VTB Mag ou racontez leur les belles ren-

lid, VT of VT(J) mag het peterschap nemen van een kandidaat, dit kost U niets! Dus waarom niet? Laat ons samen er voor zorgen dat 2021 ons ten minste 50 nieuwe leden brengt om aldus het tekort van 2020 uit te wissen: we rekenen op jullie allen om deze doelstelling te behalen.

Zoals U ongetwijfeld hebt kunnen lezen in het laatste nummer, VTB Mag 4-2020 onderaan pagina 8, waar wij reeds beroep deden op jullie goed hart voor de gebruikelijke donatie, jullie weten het, wat men gewoonlijk de jaarlijkse bijdrage noemt... Kom niet zeggen dat U dit niet gezien hebt, deze uitnodiging werd opzettelijk in een goed zichtbaar kader geplaatst...

Om onze activiteiten in 2021 verder te zetten hebben wij uw bescheiden financiële bijdrage nodig... Indien dit nog niet gebeurd is, wordt het hoog tijd om er aan te denken; de bedragen zijn onveranderd gebleven en zijn vermeld op pagina 3 van het magazine, er rest U alleen nog de juiste keuze te maken. U weet niet meer of uw bijdrage reeds betaald werd? Het antwoord is eenvoudig: indien U een herinneringsformulier vindt bij dit VTB Mag betekent dit dat het nog niet gebeurd is; een onmiddellijke actie is dus vereist. Geen herinneringsformulier, dan kan U op beide oren slapen...

Gelieve ook te noteren dat voor een bijkomende 10 € jullie ook het Huis der Vleugels kunnen steunen dat ons elke maand ontvangt voor onze vergadering. Laat ons ten slotte ook in herinnering brengen dat het bedrag van de bijdrage slechts 25 € is voor diegenen die kiezen voor het "webzine", het magazine in elektronische vorm, zowel voor wie in België als in het buitenland verblijft.

Onze internet site bulkt van interessante of nuttige informatie. Aldus vinden jullie in de afdeling voorbehouden aan de leden (gebruik "username" en paswoord om toegang te krijgen), het jaarboek van de leden alsook de historische lijst. Deze zorgvuldig bijgehouden documenten zijn zowat het geheugen van de VTB en vereisen een regelmatige opvolging om de juistheid te garanderen van de informatie die ze bevatten. Ik wil ook aan iedereen vragen om de persoonlijke gegevens na te kijken die gepubliceerd zijn in het jaarboek. Voor wat betreft de historische lijst is het mogelijk dat bijkomende informatie moet worden bijgevoegd of andere moet worden aangepast of verbeterd. Aarzel zeker niet om dit te doen door uw verbeteringen of andere opmerkingen naar het secretariaat te sturen, hetzij per post of rechtstreeks naar VTB.secretary@gmail.com.

Laatste raadgeving: vergeet uw lidgeld niet te hernieuwen... ten laatste voor 31 januari 2021.

Veel leesplezier,
Your (also) friendly secretary

contres au cours des activités sociales, soyez persuasifs. Chaque membre effectif, VT ou VT[J], peut parrainer un candidat, cela ne vous coûtera rien ! Alors pourquoi pas ? Faisons tous en sorte que 2021 nous apporte au moins 50 nouveaux membres pour ainsi effacer le déficit de 2020 ; nous comptons sur vous tous pour réaliser cet objectif.

Comme vous avez certainement pu le lire dans le dernier numéro, VTB Mag 4-2020 en bas de page 8, nous y faisons déjà appel à votre bon cœur pour la donation habituelle, vous savez, ce qu'on appelle communément la cotisation annuelle... Et ne dites pas que vous ne l'avez pas vu, nous avons expressément placé cette invitation dans un cadre bien visible...

Pour pouvoir poursuivre notre action en 2021, nous avons besoin de votre modeste contribution financière... Si ce n'est pas encore fait, il est grand temps d'y penser; les montants restent inchangés et sont publiés en page 3 du magazine, il ne vous reste qu'à faire le bon choix. Vous ne savez plus si votre cotisation est déjà payée ? La réponse est simple : si vous trouvez un formulaire de rappel joint à ce VTB Mag, c'est que ce n'est pas encore fait; une action immédiate est donc requise. Pas de rappel, alors vous pouvez dormir sur vos deux oreilles...

Notez aussi que pour 10 € de plus, vous pouvez soutenir la Maison des Ailes qui nous accueille tous les mois pour notre réunion. Rappelons finalement que le montant de la cotisation n'est que de 25 € pour ceux qui optent pour le "webzine", le magazine sous forme électronique, qu'ils résident en Belgique ou à l'étranger, peu importe.

Notre site internet regorge d'informations intéressantes ou utiles. Ainsi, dans la section réservée aux membres ("username" et mot de passe requis pour y accéder), vous trouverez l'annuaire des membres ainsi que la liste historique. Ces documents patiemment mis à jour sont un peu la mémoire des VTB et demandent un suivi régulier pour assurer l'exactitude des informations qu'ils contiennent. Je demanderai aussi à chacun de vérifier ses données personnelles publiées dans l'annuaire. Quant à la liste historique, il se peut que des informations supplémentaires doivent être ajoutées ou d'autres mises à jour voire corrigées. N'hésitez surtout pas à le faire en envoyant vos corrections ou autres remarques au secrétariat, par voie postale ou directement à VTB.secretary@gmail.com.

Dernier conseil : n'oubliez pas de renouveler votre cotisation... au plus tard pour le 31 janvier 2021.

Bonne lecture,
Your (also) friendly secretary

Agenda

Zoals reeds vermeld in het woordje van de voorzitter kunnen we u in de huidige omstandigheden geen vaste agenda voor de eerstkomende vier maanden voorleggen. De Algemene Vergadering wordt voorlopig gepland in het Huis der Vleugels op woensdag 09 juni 2021. We zullen onze leden tijdig op de hoogte brengen van eventuele wijzigingen. Deze zullen ook opgenomen worden in ons magazine 2-2021, dat normaal verschijnt in de tweede helft van april.

Comme le président l'a déjà mentionné dans son mot, nous ne pouvons pas dans les circonstances actuelles, vous présenter un agenda en bonne et due forme pour les quatre prochains mois. L'Assemblée Générale est provisoirement prévue à la Maison des Ailes le mercredi 09 juin 2021. Nous informerons nos membres en temps utile de tout changement. Cela sera également publié dans notre magazine 2-2021 qui paraît normalement dans le courant de la seconde moitié d'avril.



Focus op de gevechtspiloten



Focus sur les pilotes de combat

De actualiteit

Een paar recente gebeurtenissen hebben ons aangezet om een artikel te wijden aan de prestaties van onze gevechtspiloten.

De eerste gebeurtenis is een terugkomende realiteit; de niet aflatende aanvallen van Moslimextremisten op onschuldige burgers in diverse Europese landen. De plaag is algemeen verspreid, jonge moslims worden geïndoctrineerd om “ongelovigen” te doden in naam van Allah. Dit is geen virus of pandemie, dit is een kanker.

Een tweede gebeurtenis werd vermeld als een klein artikeltje in een paar kranten. In oktober 2020 heeft de Belgische Luchtmacht

L'actualité

Quelques événements récents nous ont incités à consacrer un article aux prestations de nos pilotes de chasse.

Le premier point est une réalité récurrente : les attaques incessantes d'extrémistes musulmans contre des civils innocents dans divers pays européens. Le fléau se répand partout, de jeunes musulmans sont endoctrinés afin de tuer des « infidèles » au nom d'Allah. Ce n'est ni un virus, ni une pandémie, c'est un cancer.

Un deuxième événement a été mentionné brièvement dans quelques journaux. En octobre 2020, la Force Aérienne belge a de nouveau déployé quatre F-16 en Jordanie afin de poursuivre la

Wilfried De Brouwer

Traduction André Perrad
et Michel De Weirdt



opnieuw vier F-16 ontplooid naar Jordanië om de strijd tegen IS (Islamitische Staat) verder te zetten. Een klein artikeltje in een paar kranten; een *fait divers*. Maar is dit wel een *fait divers*?

De Koude Oorlog

We kunnen het ons vandaag nog moeilijk voorstellen, maar in 1946, dus een jaar na de Tweede Wereldoorlog, bevond West-Europa zich in een zeer precare situatie. Op het einde van de oorlog waren de troepen van Stalin doorgestoten tot bijna 200 km ten westen en zuidwesten van Berlijn en het is enkel te danken aan de geallieerde inzet na de landing in Normandië dat de communistische vooruitgang werd gestopt. Stalin deed in 1948

lutte contre l'EI (État Islamique). Un petit article dans quelques journaux ; un *fait divers*. Mais est-ce bien un *fait divers* ?

La Guerre Froide

On peut difficilement se l'imaginer aujourd'hui, mais en 1946, donc un an après la Seconde Guerre mondiale, l'Europe occidentale est dans une situation très précaire. À la fin de la guerre, les troupes de Staline se sont avancées de près de 200 km à l'ouest et au sud-ouest de Berlin, et ce n'est que grâce aux efforts alliés après le débarquement en Normandie que la progression communiste est arrêtée. Staline tente d'isoler Berlin en 1948, ce qui échoue, mais la situation reste tendue. Autour des pays satellites, gouvernés

een poging om Berlijn te isoleren; die poging mislukte, maar de toestand bleef gespannen. Rond de satellietlanden, die bestuurd werden door Sovjet aanhangers, werd een fel bewaakte metalen afsluiting gebouwd, een ijzeren gordijn, dat in 1960 nog versterkt werd door een muur die de stad Berlijn in twee delen splitste.

Vanaf het begin van de jaren '50 was reeds een wapenwedloop begonnen, de zogenaamde Koude Oorlog. De twee blokken, de NAVO in het Westen en het Warschau Pact in het Oosten bleven elkaar beloven. Midden jaren '50 beschikte ons land over niet minder dan 500 gevechtsvliegtuigen; de verplichte legerdienst voor alle mannelijke jongeren liep op tot 24 maanden.

De doelstelling in beide kampen was identiek, over voldoende middelen beschikken om de tegenpartij enige zin voor agressie te ontzeggen. En dat werkte, behalve een aantal incidenten, bleven de wapens in de opslagplaatsen.

De twee blokken stonden dus gedurende jaren met getrokken messen tegenover mekaar tot een vrij onverwachte gebeurtenis de kaarten stevig door mekaar schudde. Michael Gorbachov, de Secretaris-Generaal van de leidende communistische partij in de Sovjet-Unie, had reeds aangevoeld dat de toestand onhoudbaar werd langs de Oostkant van het IJzeren Gordijn. De economische neergang en het verschil in levensstandaard tussen Oost en West werden steeds schrijnender. Hij begon onderhandelingen met de Amerikaanse president Reagan om het militair potentieel geleidelijk te verminderen en lanceerde in zijn eigen land de 'glasnost' politiek; de openheid van meningsuiting en pers.

Deze openheid had, vooral in de Sovjet satellietstaten, bijkomende gevolgen. Op 09 november 1989 gebeurde wat niemand voor mogelijk hield; de Berlijnse muur opende voor de Oost-Duitsers en werd de daaropvolgende dagen letterlijk afgebroken. Die vrijheidsdrang verspreidde zich over de andere satellietstaten en in 1991 implodeerde het Sovjetimperium.

De opluchting was enorm, de Koude Oorlog was voorbij. Dit was een signaal voor onze politieke leiders om het defensie-systeem af te bouwen, te reduceren tot het absolute minimum. In ons land werden de acht gevechtssmaldelen afgebouwd tot vier. Twee wings werden definitief gesloten en de inventaris van

par des partisans soviétiques, une clôture métallique féroce ment gardée - un rideau de fer - est construite et renforcée en 1960 par un mur qui divise la ville de Berlin en deux.

Une course aux armements, appelée Guerre Froide, commence au début des années '50. Les deux blocs, l'OTAN à l'Ouest et le Pacte de Varsovie à l'Est continuent à se surveiller mutuellement. Au milieu des années '50, notre pays ne compte pas moins de 500 avions de combat ; le service militaire obligatoire pour tous les jeunes hommes est porté à 24 mois.

L'objectif dans les deux camps est identique : disposer de moyens suffisants pour retirer à la partie adverse toute envie d'agression. Et cela fonctionne. Mis à part quelques incidents, les armes restent dans leurs dépôts.

Les deux blocs s'affrontent donc à couteaux tirés pendant des années jusqu'à ce qu'un événement plutôt inattendu rebatte les cartes. Mikhaïl Gorbatchev, le secrétaire général du principal parti communiste de l'Union soviétique, a déjà senti que la situation vire à l'intenable du côté est du Rideau de Fer. Le ralentissement économique et la différence de niveau de vie entre l'Est et l'Ouest deviennent de plus en plus poignants. Il entame des négociations avec le président américain Reagan pour réduire progressivement le potentiel militaire et lance dans son propre pays une politique de « glasnost », la liberté d'expression et de la presse.

Cette ouverture a des conséquences supplémentaires, en particulier dans les États satellites soviétiques. Le 09 novembre 1989 se produit ce que personne ne pensait possible : le mur de Berlin s'ouvre aux Allemands de l'Est et est littéralement démoli les jours suivants. Ce besoin de liberté se propage aux autres États satellites et en 1991, l'Empire soviétique implose.

Le soulagement est énorme, la Guerre Froide est terminée. C'est un signal adressé à nos dirigeants politiques pour réduire le système de défense au strict minimum. Dans notre pays, les huit escadrilles de combat sont ramenées à quatre. Deux Wing sont définitivement fermés et le nombre d'avions de combat est réduit à 58. La Guerre Froide a vécu, le budget de la défense peut être considérablement réduit ; du moins, c'est ce que pensent nos dirigeants politiques. Une mauvaise évaluation.



gevechtsvliegtuigen werd verminderd tot 58. De Koude oorlog was voorbij, het defensie-budget kon drastisch verminderd worden; ten minste, dat dachten onze politieke leiders. Een verkeerde inschatting.

De escalatie van geweld na de Koude Oorlog

Deze euforische toestand zou niet lang duren. Reeds in 1991 begint Golf Oorlog één. Voor het eerst worden de ACE Mobile Forces (AMF) geactiveerd, met als gevolg dat België een Mirage 5 smaldeel naar Zuidoost Turkije moet ontplooiën. Voor de eerste maal sinds het ontstaan van de LuM wordt een gevechtssmaldeel aangeduid om operationeel ingezet te worden. Het is gelukkig niet tussenbeide moeten komen.

Maar de bal was aan het rollen. De Koude Oorlog was aan het opwarmen.

Na de dood van Tito wordt Yugoslavia een heksenketel. Begin 1993 gaat de NAVO akkoord om het vliegverbod boven Bosnië, dat opgelegd werd door de VN, te doen respecteren. In juli 1993 wordt dit mandaat uitgebreid tot het steunen van de grondtroepen die onder VN-vlag opereren. België wordt gevraagd om aan te sluiten bij de NAVO inspanning, niet enkel met grondtroepen, maar ook met gevechtsvliegtuigen. Omdat we nog niet over de nodige elektronische verdedigingsmiddelen beschikten is ons land niet onmiddellijk kunnen ingaan op de vraag om F-16's te sturen. Dit was een rechtstreeks gevolg van de vermindering van de budgetten.

In 1996 is het eindelijk zover. De middelen zijn er en voor de eerste maal tijdens haar ontstaan worden tactische vliegtuigen ingezet om kinetische¹ zendingen uit te voeren.

De operatie in ex-Yugoslavia stopt in 2000, maar andere zijn op komst. Ondertussen voelen de Baltische staten, Estland, Letland en Litouwen zich onveilig. Ze hebben zich, tegen de wil van Rusland, aangesloten bij de NAVO, maar hebben geen luchtmiddelen om het luchtruim te vrijwaren van indringers. De Russische vliegtuigen die zich naar de enclave Kaliningrad begeven, negeren de soevereiniteit van hun luchtruim. Bepaalde Europese NAVO-partners, waaronder België, tonen hun solidariteit. Ze ontplooiën beurtelings jachtvliegtuigen om de integriteit van het Baltisch luchtruim te bewaken.

Op 11 september 2001 vernietigt Al Qaeda, de terreurgroep van Osama Bin Laden, de Twin Towers in New York. De VS voelen zich aangevallen en beslissen de thuisbasis van Al Qaeda in Afghanistan aan te vallen. De NAVO-landen hielden zich initieel afzijdig, maar een aantal partners hebben na enige tijd beslist om de VS bij te springen. Ook België werd gevraagd om F-16's te ontplooiën. Dit gebeurde vanaf 2005.

Ondertussen begint het op andere plaatsen ook onrustig te worden. Vanaf 2010 steekt de Arabische lente de kop op en in 2011 beslissen de Europese coalitiepartners om Moammar al Gadhafi

L'escalade de la violence après la Guerre Froide

Cet état euphorique ne dure pas longtemps. Déjà en 1991 commence la première Guerre du Golfe. Pour la première fois, les forces mobiles ACE (AMF) sont activées, ce qui oblige la Belgique à déployer une escadrille de Mirage 5 dans le sud-est de la Turquie. Pour la première fois depuis la création de la FAé, une escadrille de combat est désignée pour une utilisation opérationnelle. Heureusement, elle ne doit pas intervenir.

Mais la balle se met à rouler. La Guerre Froide se réchauffe.

Après la mort de Tito, la Yougoslavie devient un chaudron en ébullition. Début 1993, l'OTAN accepte de faire respecter l'interdiction de survol de la Bosnie décrétée par l'ONU et, en juillet, ce mandat est étendu au soutien des forces terrestres opérant sous le drapeau onusien. La Belgique est invitée à se joindre à l'effort de l'OTAN, non seulement avec des forces terrestres, mais aussi avec des avions de combat. Notre pays n'est pas en mesure de répondre à la demande d'envoi de F-16 parce que nous ne disposons pas encore des moyens de défense électronique nécessaires, une conséquence directe de la réduction des budgets.

En 1996, on y est enfin. Les moyens sont là et pour la première fois depuis la création de notre Force Aérienne, des avions de combat sont déployés pour effectuer des missions cinétiques¹.

L'opération en ex-Yougoslavie se termine en 2000, mais d'autres s'annoncent. Entretemps, les états baltes, l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie, ne se sentent pas en sécurité. Ils ont rejoint l'OTAN contre la volonté de la Russie, mais n'ont pas les moyens aériens pour empêcher les intrusions dans leur espace aérien. Les avions russes se dirigeant vers l'enclave de Kaliningrad ne respectent pas la souveraineté de leur espace aérien. Certains partenaires européens de l'OTAN, dont la Belgique, manifestent leur solidarité. Ils déploient à tour de rôle des avions de combat pour préserver l'intégrité de l'espace aérien des pays baltes.

Le 11 septembre 2001, Al-Qaïda, le groupe terroriste d'Oussama Ben Laden, détruit les tours jumelles de New York. Les États-Unis se sentent agressés et décident d'attaquer le port d'attache d'Al-Qaïda en Afghanistan. Les pays de l'OTAN se tiennent d'abord à l'écart, mais quelques partenaires décident après un certain temps de se joindre aux USA. La Belgique, également invitée à déployer des F-16, le fera à partir de 2005.

Mais entre-temps, l'insécurité commence également à se développer ailleurs. À partir de 2010, le printemps arabe apparaît et en 2011, les partenaires de la coalition européenne décident de déboulonner Moammar Kadhafi. Notre gouvernement décide d'y participer et quelques jours plus tard, la première escadrille belge de F-16 est prête à agir.

Et puis, comme on le sait, c'est au tour de la Syrie. Ce qui semble à première vue être un conflit local s'étend comme une tache d'huile sur une grande partie de la Syrie et le nord de l'Irak.

1. Zendingen waarbij reële wapens gebruikt worden.

1. Missions cinétiques. Missions au cours desquelles des armes réelles sont utilisées.

uit zijn stoel te lichten. Onze regering beslist om bij te springen en enige dagen later is het eerste Belgische F-16 smaldeel klaar om op te treden.

En dan, zoals we weten, kwam Syrië aan de beurt. Wat op het eerste zicht een lokaal conflict bleek, breidde zich als een inktvlek uit over een groot deel van Syrië, inclusief het noorden van Irak. De radicale tak van de Sunni gemeenschap (Daech), profiteerde van de verwarring om te trachten om daar een eigen Islamitische Staat (IS) te stichten. Het fanatisme dat vanuit deze groepering gedirigeerd werd, spreidde zich uit over gans West-Europa en daarbij was de stroom van vluchtelingen niet meer te stoppen. Europa moest dus reageren en een aantal landen, zoals België, werden gevraagd om daadwerkelijk op te treden en de troepen te steunen die de

la confusion pour créer son propre État islamique (EI) dans ces régions. Le fanatisme dirigé depuis cet État se répand dans toute l'Europe occidentale et le flux de réfugiés est impossible à contenir. L'Europe doit donc réagir et un certain nombre de pays, comme la Belgique, sont invités à agir effectivement et à soutenir les troupes combattant les groupes terroristes sur le terrain. Avec succès. Aujourd'hui, l'EI n'a plus de base solide, mais de nombreux groupes sont toujours actifs et continuent d'organiser des actes terroristes. C'est pour combattre ces groupes que notre pays a de nouveau déployé des F-16 en Jordanie.



Belgian F-16's on patrol over the Baltic countries.
Among them, one Italian Typhoon.
(Ken De Troch)

Focus



terroristische groepering op het terrein bestreden. Met succes; vandaag heeft IS geen vaste basis meer maar heel wat fracties zijn nog actief en blijven terreurdaden organiseren. Het is om deze fracties te bestrijden dat ons land opnieuw F-16's heeft ontplooid in Jordanië.

Waarom dit kort historisch overzicht?

Het toont aan dat er sinds het einde van de Koude Oorlog heel wat operationele activiteiten zijn geweest met onze gevechtsvliegtuigen. Het prestige van ons land, dat op budgettair vlak de slechtste leerling is van de NAVO, wordt op peil gehouden door onze F-16. En onze mensen doen het goed; citeren we een vermelding in de Financial Times tijdens de operatie in Libië. *The Pentagon people seem to have been particularly impressed by the Belgian Air Force. "Every time there was a real hazardous mission, they put their hands up" was one comment I heard.*

De mensen van het Pentagon bleken bijzonder onder de indruk te zijn van de Belgische Luchtmacht. "Telkens wanneer er een riskante zending was staken ze de hand omhoog" was één van de commentaren die ik hoorde.

De actoren

Laten we nu terugkomen tot de actoren. Alle bovenvermelde operaties vragen de inzet van professionals, van mensen die hun beroep totaal beheersen. Het is teleurstellend dat ze dit in een land zoals België totaal in de schaduw moeten doen. Hun ontplooiing, zoals diegene die nu aan de gang is in Jordanië, wordt beschouwd als een "fait divers".

Nochtans zijn zij het die onze veiligheid op een actieve wijze bestendigen. Zoals we allen weten moet men een kanker aan de basis bestrijden, wanneer we enkel de uitzaaiingen behandelen zal de ziekte nooit genezen. Onze mensen doen dit op risico van hun eigen leven. Gelukkig zijn er tot hiertoe geen slachtoffers gevallen, maar we weten allen wat er gebeurd is met de Jordaanse piloot die in de handen van IS was gevallen. Onze piloten zijn niet gevrijwaard van dergelijke drama's.

Maar hoe beleven onze mensen hun ervaringen? Kan de doorsnee burger zich voorstellen hoe diegenen die in de vuurlijn staan zich voelen? Hoe blijft men gemotiveerd wanneer de burgers van het land, waarvoor men zijn leven waagt, zich ogenschijnlijk weinig betrokken voelen in dit gebeuren? We gingen te rade bij één van de vele actoren, een piloot die reeds meerdere malen betrokken was in deze operaties. Hieronder een paar extracten uit zijn dagboek.

Afghanistan, 2009

Het is de periode tussen Kerst en Nieuw wanneer we gevraagd worden om steun te leveren aan grondtroepen in de nabijheid van de stad Kandahar. Bevriende grondtroepen hadden afgelopen nacht enkele explosies in hun buurt gehoord en waren daags nadien op verkenningsopdracht. We nemen contact op met de grondtroepen en gebruiken onze detectiecamera om hun route alvast te scannen op zoek naar een mogelijke dreiging. Alles verloopt zoals gepland zonder noemenswaardige problemen. Net voor zonsondergang beslist de patrouilleleider dat ze een verlaten compound gaan bekijken

Pourquoi ce bref rappel historique ?

Cela montre que depuis la fin de la guerre froide beaucoup d'activités opérationnelles ont eu lieu avec nos avions de combat. Le prestige de notre pays, qui est le moins bon élève de l'OTAN d'un point de vue budgétaire, est maintenu à niveau par nos F-16. Et notre personnel se distingue ; nous citons une mention du Financial Times lors de l'opération en Libye :

The Pentagon people seem to have been particularly impressed by the Belgian Air Force. "Every time there was a real hazardous mission, they put their hands up" was one comment I heard.

Les gens du Pentagone semblent avoir été particulièrement impressionnés par la Force Aérienne belge. « Chaque fois qu'une mission vraiment périlleuse se présentait, ils levaient la main », est un des commentaires entendus.

Les acteurs

Revenons maintenant aux acteurs. Toutes les opérations mentionnées ci-dessus nécessitent l'engagement de professionnels, de personnes ayant une maîtrise totale de leur métier. Il est décevant que, dans un pays comme la Belgique, ils doivent le faire complètement dans l'ombre. Leur déploiement comme celui actuellement en cours en Jordanie, est considéré comme un « fait divers ».

Pourtant, ce sont eux qui consolident notre sécurité de manière active. Comme nous le savons tous, il faut lutter contre le cancer à sa base. Si nous ne traitons que les métastases, la maladie ne sera jamais guérie. Nos gens le font au péril de leur propre vie. Heureusement, il n'y a pas eu de victimes à ce jour, mais nous savons tous ce qui est arrivé au pilote jordanien tombé entre les mains de l'EI. Nos pilotes ne sont pas à l'abri d'un tel drame.

Mais comment nos gens vivent-ils leurs expériences ? Le citoyen ordinaire peut-il s'imaginer ce que ressentent ceux qui se trouvent en ligne de mire ? Comment rester motivé quand les citoyens au pays, pour lesquels on met sa vie en péril, se sentent si peu concernés par ce qui se passe ? Nous sommes allés à la rencontre d'un de ces nombreux acteurs, un pilote qui a déjà été plusieurs fois impliqué dans ces opérations. Ci-dessous, quelques extraits de son journal.

Afghanistan, 2009

Nous sommes entre Noël et Nouvel An quand on nous demande de fournir de l'appui aux troupes au sol dans les environs de la ville de Kandahar. Les forces terrestres amies sont en mission de reconnaissance parce qu'elles ont entendu des explosions la nuit précédente. Nous entrons en contact avec les troupes au sol et utilisons nos caméras de détection pour scruter leur route à la recherche d'une menace éventuelle. Tout se passe selon le plan sans problèmes majeurs. Juste avant le coucher du soleil, le chef de patrouille décide qu'ils vont encore aller jeter un coup d'œil sur un complexe abandonné, puis retourner dans leur camp. Nous scannons le compound avec quelques hélicoptères qui examinent également l'enceinte. Tout reste calme, rien de suspect à signaler et la patrouille entre dans le complexe. Mon système de caméra est dirigé vers l'enceinte lorsque soudainement tout le bâtiment explose. L'enfer se déchaîne.

F-16 equipped with Sniper pod.

The Sniper image processing allows the pilot to detect, identify and engage tactical-size targets outside the range of most enemy air defence systems. It also allows autonomous tracking, GPS coordinates generation, and precise weapons guidance from extended standoff ranges.



alvorens terug te keren naar hun kamp. Samen met enkele helikopters scannen we de compound alvorens de grondtroepen deze betreden. Alles lijkt kalm, en op het eerste zicht is er niks verdacht te melden. De patrouille gaat de compound binnen. Mijn camerasysteem is op de compound gericht wanneer deze helemaal onverwacht ontploft. De hel breekt los.

Wanneer het stof van de ontploffing is geluwd vertelt de grondcontroleur ons dat ze een IED (Improvised Explosive Device) geraakt hebben. Uit vrees voor een bijkomende aanval vraagt hij ons om de onmiddellijke omgeving te scannen voor bijkomende bedreigingen. Ik merk ondertussen op dat de grondtroepen hun collega's één voor één uit de compound halen, en pas dan dringt het tot mij door... er zijn slachtoffers. De Medevac helikopter uit Kandahar wordt opgeroepen en de slachtoffers worden afgevoerd naar het hospitaal van de basis. Wij blijven nog even in steun van de grondtroepen tot deze veilig en wel terug in hun kamp zijn en daarna vliegen wij ook terug naar Kandahar.

Na de landing taxiën we voorbij het hospitaal. Ik beseft dat er in dit gebouw enkele mannen aanwezig zijn die we daarnet nog aan het begeleiden waren tijdens hun opdracht. Een vreemd gevoel overvalt mij.

Later die avond gaan we eten alsof er niks gebeurd is... maar héél waarschijnlijk zijn er nu enkele collega soldaten aan het vechten voor hun leven. Enkele dagen later krijgen we het verslag van die dag te lezen. Vijf soldaten, vaders, broers zijn die namiddag omgekomen en enkele anderen zijn nog steeds voor hun leven aan het vechten. Ik ben sterk onder de indruk. Ik vlieg één van de technologisch best uitgeruste vliegtuigen ter wereld, met de meest gesofisticeerde sensoren en bewapening en toch konden we dit niet voorkomen.

Libië. Operation Freedom Falcon, 2011

We zijn enkele dagen geleden toegekomen en krijgen onze eerste vliegopdracht binnen. Om bepaalde redenen hebben we geen HOTO² vlucht kunnen uitvoeren, maar het vooruitzicht om deze opdracht uit

Lorsque la poussière est retombée, le contrôleur au sol nous dit qu'ils ont heurté un IED (Improvised Explosive Device). Craignant une attaque supplémentaire, il me demande de scanner la zone autour de l'enceinte. Je remarque nos forces terrestres qui transportent leurs collègues un par un hors du bâtiment et alors seulement je me rends compte... il y a des victimes. L'hélicoptère Medevac de Kandahar est appelé et les blessés sont transportés à l'hôpital de la base. Nous restons en appui de nos forces terrestres jusqu'à ce qu'elles soient rentrées saines et sauvées dans leur camp. Ensuite, nous retournons à Kandahar.

Après l'atterrissage, nous taxions devant l'hôpital. Je me rends compte qu'il y a maintenant dans ce bâtiment plusieurs militaires dont nous avons accompagné l'action quelques heures auparavant. Cela me donne une étrange sensation.

Plus tard dans la soirée, nous allons manger comme si de rien n'était... mais il est fort probable que des camarades se battent maintenant pour leur vie. Quelques jours plus tard, nous recevons le rapport de l'événement... cinq soldats, pères, frères, sont morts cet après-midi-là et d'autres se battent encore pour leur vie. Je suis très impressionné... Je pilote l'un des avions technologiquement les mieux équipés au monde avec des capteurs et de l'armement des plus sophistiqués et nous n'avons malgré tout pas pu empêcher cela.

Libye. Opération Freedom Falcon, 2011

Nous sommes arrivés depuis quelques jours et nous recevons notre première mission. Pour une raison quelconque, nous n'avons pas pu faire un vol HOTO². La perspective de mener à bien cette mission ensemble ne nous pose pas de problème particulier. La mission consiste à neutraliser quatre dépôts de munitions. Les deux avions sont équipés chacun de deux bombes guidées GPS et de deux missiles air-air AMRAAM³. Aucun de nous deux n'a encore utilisé ces armes en tir réel, mais nous disposons de bonnes coordonnées pour l'objectif, donc cette mission ne semble pas trop difficile.

2. HOTO - Hand Over, Take Over. Familiarisatievlucht, tijdens dewelke de informatie over de procedures, terrein, enz... doorgegeven wordt.

2. HOTO - Hand Over, Take Over. Vol de familiarisation durant lequel les informations sur les procédures, le terrain, etc. sont communiquées.

3. AMRAAM - Advanced Medium Range Air-to-Air Missile. Missile air-air à guidage radar efficace à moyenne portée.

te voeren stelt voor ons geen speciaal probleem. Voor deze zending wordt ons gevraagd om vier wapenopslagplaatsen te neutraliseren. Beide vliegtuigen worden daarvoor uitgerust met twee GPS geleide wapens en twee AMRAAM³ lucht-lucht raketten. Niemand van ons heeft deze wapens al in het echt moeten inzetten, maar we beschikken over accurate coördinaten van het doelwit, dus op het eerste zicht lijkt deze opdracht niet al te moeilijk.

We stijgen op en nemen koers richting het tankvliegtuig boven de Middellandse Zee dat ons zal voorzien van extra brandstof zodat we het doelwit kunnen bereiken. Kort na het tanken vliegen we het vijandige terrein binnen. We voeren uit wat we jarenlang getraind hebben. We kijken buiten voor mogelijke dreigingen, we houden onze sensoren in het oog die ons waarschuwen voor eventuele vijandelijke aanvallen. We houden de werking van ons toestel nauwkeurig in de gaten en wanneer we het doelwit naderen doen we onze allerlaatste verificatie van het wapensysteem.

Wanneer de doelwitten in onze camera tevoorschijn komen merken we dat de coördinaten die ons werden meegegeven niet precies op het doel gericht zijn. We bespreken de kleine afwijking, de mogelijke opties en beslissen uiteindelijk om nieuwe coördinaten te bepalen. Net voor het droppen van de wapens herinner ik mij een kort gevoel van onzekerheid. Hebben we wel alles correct gedaan tot nu toe? Maar dan kijk ik even buiten naar het andere vliegtuig dat een drietal km naast mij vliegt, en zie ik de bommen van zijn toestel loskomen. Een zicht dat ik nog nooit heb gezien. Ik drop de wapens, we draaien weg van het doel en tijdens de bocht kijk ik naar beneden en zie de beide wapens die naar hun doelwitten glijden. Opnieuw een beeld dat ik nog nooit heb gezien.

Alle wapens raken hun doelwit. We zien secundaire ontplofingen wat erop wijst dat er nog steeds munitie aanwezig was in de wapenopslagplaatsen. Ons brandstofniveau verplicht ons om direct terug te vliegen naar de thuisbasis. Tijdens de terugvlucht herinner ik mij dat mijn leider zegt om achterom te kijken. Ik zie een indrukwekkende rookpluim opstijgen tot op onze hoogte... Nogmaals een beeld dat ik nog nooit gezien heb.

Enkele jaren later

We worden opnieuw uitgezonden en ik ben aangeduid als Director Of Operations. Ik krijg de leiding van een jong en onervaren team. Een van mijn piloten is een kersverse leider van twee vliegtuigen, de andere piloten hebben net hun combat ready training voltooid en voor hen is het hun eerste ontplooiing. Kort voor onze ontplooiing herinner ik mij enkele gesprekken om de onervarenheid van het team te bespreken, maar al snel is de conclusie duidelijk: deze mensen zijn ten volle getraind en dus klaar om te ontplooiën.

Tijdens een van de eerste vluchten vliegt mijn team in steun van een grondoperatie waarbij een UAV⁴ vijandelijke activiteiten opmerkt. Het doelwit is moeilijk zichtbaar voor onze vliegtuigen. De grondtroepen vragen dringende actie en we krijgen toelating van de

Nous décollons et nous nous dirigeons vers la Méditerranée et le ravitailleur qui nous fournira le carburant en suffisance pour pouvoir atteindre notre objectif. Peu après le ravitaillement, nous pénétrons en territoire ennemi. Nous exécutons ce pourquoi nous nous sommes entraînés des années durant. Nous regardons dehors pour de possibles menaces. Nous tenons à l'œil nos senseurs qui nous préviennent d'éventuelles attaques ennemies. Nous surveillons de près le fonctionnement de notre appareil et lorsque nous nous approchons de l'objectif, nous effectuons les toutes dernières vérifications du système d'arme.

Lorsque les cibles apparaissent sur nos écrans, nous remarquons que les coordonnées fournies ne sont pas centrées précisément sur l'objectif. Nous discutons de cette petite déviation, des options possibles, et décidons finalement de recalculer de nouvelles coordonnées. Juste avant le largage des armes, j'ai le souvenir d'un court sentiment d'insécurité. Avons-nous tout fait correctement jusqu'à présent? Mais à ce moment, je jette un œil sur l'autre avion qui volait à plus ou moins 3 km de moi et vois les bombes s'en détacher. Une image que je n'avais jamais vue auparavant. Je largue mes armes, nous nous éloignons de l'objectif et dans le virage, je regarde vers le bas et vois les deux bombes planer vers leurs cibles. De nouveau, une image que je n'avais jamais vue auparavant.

Toutes les armes atteignent leur objectif. On voit des explosions secondaires, ce qui prouve qu'il y avait toujours des munitions dans les dépôts. Le niveau de carburant nous oblige à rentrer directement vers notre base. Lors du vol retour, je me souviens entendre la voix du leader me dire de regarder derrière. Je vois un impressionnant panache de fumée monter jusqu'à notre altitude. Encore une image que je n'avais jamais vue auparavant...

Quelques années plus tard

Nous sommes à nouveau envoyés en mission et je suis désigné Director of Operations. J'ai avec moi une équipe très jeune et inexpérimentée. Un de mes pilotes est un tout nouveau pair leader. Les autres sont juste prêts au combat et pour eux, c'est leur premier déploiement. Je me souviens de conversations peu avant le déploiement, sur l'inexpérience de l'équipe. Mais très vite, la conclusion est claire : ces gars sont entièrement formés et donc prêts à être déployés.

Lors d'une des premières missions, mon team vole en soutien à des opérations au sol. Un UAV⁴ détecte une activité ennemie. L'objectif n'est pas très visible pour nos avions. Les troupes au sol demandent une intervention urgente. Nous recevons du « Red Card Holder⁵ » l'autorisation d'intervenir. Un plan d'attaque précis est élaboré avec l'UAV qui a l'objectif dans son viseur. Ma formation larguera une bombe guidée par laser et l'UAV la guidera vers l'objectif au moyen d'un rayon laser. Ce n'est certainement pas une procédure routinière de mettre nos armes en œuvre car cela demande beaucoup de coordination et chacun est sensé exécuter son contrat à la perfection.

3. AMRAAM - Advanced Medium Range Air to Air Missile. Radar-geleide lucht-lucht raket die doeltreffend is op middelgrote afstand.

4. UAV - Unmanned Aerial Vehicle - Drone.

4. UAV - Unmanned Aerial Vehicle - Drone.

5. Red Card Holder - Officier belge au quartier général qui doit donner l'autorisation formelle de mener une attaque cinétique. Il/elle dispose de toutes les données nécessaires pour prendre une décision fondée.



Refuelling above the Mediterranean Sea. (©Vador)

Red Card Holder⁵ om op te treden. Samen met de UAV, die het doelwit in zijn vizier heeft, wordt een aanvalplan nauwkeurig uitgewerkt. Mijn team zal een lasergeleid wapen droppen terwijl de UAV aan de hand van een laserstraal het wapen naar het doelwit zal leiden. Dit is zeker geen routineprocedure om onze wapens in te zetten omdat het veel coördinatie vraagt en iedereen wordt geacht zijn contract perfect uit te voeren.

Het wapen wordt gedropt en het doel aangestraald door de UAV. Enkele seconden later wordt het doelwit geraakt en de grondtroepen bevestigen de juiste impact van het wapen.

Na hun terugkeer volg ik de debriefing van de vlucht en ben ik oprecht trots op de uitvoering van deze missie. Dit resultaat toont aan dat ons team perfect was voorbereid voor deze opdracht. Ons trainingssysteem werkt! Elke jonge piloot is klaar om uitgezonden te worden op voorwaarde dat we hen thuis een volwaardige en kwaliteitsvolle training kunnen blijven geven.

Synopsis

Bovenvermelde notities illustreren ten volle de ingesteldheid en motivatie van onze mensen.

In de eerste plaats moeten ze zeker zijn van de aard van het doel; aanvallen op vaste doelen zijn enkel gericht tegen het vijandelijk militair potentieel. De andere doelen zijn vooral in steun van de bevriende grondtroepen die door vijandelijke interventies belaagd worden. Dergelijke aanvallen gebeuren pas na goedkeuring van diverse organismen. In de eerste plaats is dit het controleorganisme dat deel uitmaakt van de grondtroepen

⁵ Red Card Holder - Belgische officier in het hoofdkwartier die formeel toelating moet geven om een kinetische aanval uit te voeren. Hij/zij beschikt over alle nodige gegevens om een gefundeerde beslissing te nemen.

L'arme est larguée et l'objectif illuminé par l'UAV. Quelques secondes plus tard la cible est atteinte et les troupes au sol confirment l'impact correct de l'arme.

Après leur retour, j'assiste au débriefing du vol et suis très fier de la manière dont la mission a été exécutée. Le résultat démontre que notre équipe était parfaitement préparée à cette tâche. Notre système de formation fonctionne ! Tout jeune pilote est prêt à être envoyé en mission, à condition que l'on puisse continuer au pays à lui donner une formation complète et de haute qualité.

Synopsis

Les mots ci-dessus illustrent parfaitement l'attitude et la motivation de notre personnel.

En premier lieu, ils doivent être certains de la nature de l'objectif. Les attaques sur des objectifs fixes sont uniquement dirigées contre le potentiel militaire ennemi. Les autres objectifs sont surtout en support des troupes au sol qui sont menacées par des interventions ennemies. Ce genre d'attaques ne se déroule qu'après approbation de divers organismes. En premier lieu, c'est l'organisme de contrôle qui fait partie des troupes au sol qui détermine la nature et le lieu de l'agression. Une identification supplémentaire a lieu après l'analyse de données provenant de divers capteurs, tels que les drones, qui sont à la disposition du commandement central. Le « Red Card Holder » belge fait partie de ce commandement.

Une attaque ne se produit qu'après autorisation à ce niveau. Aucune action cinétique n'est effectuée lorsqu'il existe un risque de dommage collatéral. Seules des « armes intelligentes » guidées vers la cible par laser ou GPS sont utilisées. La précision est inférieure à 10 mètres. Pour autant que nous sachions, les interventions belges n'ont jamais fait de victimes innocentes.

en de aard en locatie van de agressie bepalen. Bijkomende identificatie gebeurt na analyse van de gegevens afkomstig van diverse sensoren, zoals UAV's, die ter beschikking staan van het centraal commando. De Belgische "Red Card Holder" maakt deel uit van dit commando.

Een aanval gebeurt enkel na toestemming van dit niveau. Er worden geen kinetische acties uitgevoerd wanneer er een risico bestaat voor collaterale schade. Er worden enkel 'slimme wapens' gebruikt die via laser of GPS naar het doel geleid worden. De nauwkeurigheid bedraagt minder dan 10 meter. Voor zover geweten hebben de Belgische interventies nooit onschuldige slachtoffers gemaakt.

Een dergelijke manier van opereren is enkel mogelijk dank zij een uitgebreid raderwerk van technologische hulpmiddelen en professionele actoren die de bestaande richtlijnen tot in het kleinste detail navolgen. De technici zijn belast met het op punt stellen van de technologie, inclusief de paraatheid van de vliegtuigen; de piloten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering.

We moeten deze mensen dankbaar zijn dat zij hun opdracht tot in de perfectie blijven uitvoeren, ondanks de onverschilligheid van het thuisfront. België mag fier zijn deel uit te maken van het chirurgisch team dat tracht een kanker aan de bron uit te roeien.

Un tel mode de fonctionnement n'est possible que grâce à un vaste réseau d'outils technologiques et à des acteurs professionnels qui suivent les directives existantes dans les moindres détails. Les techniciens sont chargés de la mise au point de la technologie, y compris la préparation de l'avion ; les pilotes sont responsables de l'exécution.

Nous devons être reconnaissants envers ces personnes qui continuent à accomplir leur mission à la perfection, malgré l'indifférence qui règne au pays. La Belgique peut être fière de faire partie de l'équipe chirurgicale qui tente d'éradiquer un cancer à sa source.



Focus

op de gevechtspiloten
sur les pilotes de combat



Souvenirs d'une balade dans le nord (VIII)

Liévin
van Outryve d'Ydewalle

Vertaling: Jacques Wuyts & Poly Stevens

Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden (VIII)

" Staf "



" Pussy "



" Maatje "



Pussy, Maatje en Staf zijn met veel geluk ontsnapt aan een aanval van inboorlingen die hun dorp wilden verdedigen. Gelukkig zijn ze erin geslaagd om voldoende brandstof te tanken uit de touque, die ze "geleend" hadden in Coquilhatstad.

Pussy, Maatje et Staf se sont échappés avec beaucoup de chance d'une attaque d'indigènes qui voulaient défendre leur village. Heureusement, ils ont réussi à transférer suffisamment d'essence de la touque qu'ils avaient « empruntée » à Coquilhatville.

Deel 8: Terug in Léo

08 augustus 1964

We scheerden zeer laag over een reeks hutten langs de oever van een zijarm van de stroom. Wij hadden dit vissersdorp, verscholen onder de bananenbomen, niet gezien. De "vrienden" van wie we de uitnodiging hadden geweigerd, kwamen waarschijnlijk van dit aantrekkelijk dorp. Hun echtgenotes zullen ze zonder twijfel als helden beschouwd hebben toen ze terugkeerden met een leeg vat en een hoop onleesbare paperassen.

Het was al laat toen we in de verte de Pool¹ ontwaarden. De ondergaande zon die er zich prachtig in weerspiegelde leek er zich als een slokop in te verzadigen.

(1). Zie illustratie pagina 26

Huitième partie : de retour à Léo

08 août 1964

Très bas, nous passâmes au-dessus d'une rangée de huttes alignées en bordure d'un bras du fleuve. Des bananiers nous avaient masqué l'existence de ce village de pêcheurs. Les « amis » dont nous avons évité l'invitation venaient probablement de cet endroit charmant. À leur retour, chargés d'un bidon vide et de paperasses illisibles, leurs épouses n'allaient pas manquer d'en faire des héros.

Il était déjà tard quand au loin, nous aperçûmes le Pool¹. Le soleil couchant qui s'y reflétait en toute beauté, semblait s'en abreuver comme un ogre.

(1). Voir illustration page 26



We zegden niets. Af en toe keken we naar mekaar, niets meer. Iedereen scheen in zijn gedachten verzonken. Enkel het oorverdovend gebrul van de zware motor en het klappen van de lange wieden doorbraken de stilte. Als geprogrammeerd wreven Pussy en ikzelf regelmatig over ons besmeurd hemd.

Al lang schonken we geen aandacht meer aan het geknars en de verdachte trillingen van de romp, noch aan het voortdurend gestamp van de motor. Daaraan waren we gewend. Het was alsof deze geluiden voortaan deel uitmaakten van onze uitstap, iets zoals de muzieknoden van een concert. De laatste noten. De finale. Mooi was dit!

Ja, het schip liep de haven binnen... Links de papegaaiheuvel! 100 km daar rechtover het *Vindevogheldorp*² en de grapjas met zijn zware revolver. Rechts de grote boulevard met zijn hoge straatlantarens, zijn herrieschoppers. Daarachter, ha, daarachter, dat is wat anders.

(2). Zie deel twee. Om tijd te winnen zijn onze vrienden gaan overnachten in het "Vindevogheldorp", nabij Leopoldstad.

Nous ne disions rien. De temps à autre, nous échangeons un regard, rien de plus. Chacun semblait plongé dans ses réflexions. Seuls, le grognement assourdissant du gros moteur et le battement des immenses pales rompaient le silence. Comme des automates, Pussy et moi, nous éponions régulièrement notre chemise toute poisseuse.

Depuis longtemps, nous ne prêtions plus attention aux grincements ni aux vibrations suspectes de la carlingue pas plus qu'aux crachotements périodiques du moteur. À cela, nous étions habitués. C'était comme si ces bruits faisaient désormais partie de notre balade, un peu comme les notes d'un concert. Les dernières notes. La finale. Que c'était beau !

Oui, le bateau rentrait au port... À gauche, la montagne aux perroquets ! À 100 km en face, le village de Vindevoghel² et son polichinelle au gros revolver. Sur la droite, le grand boulevard avec

(2). Voir deuxième partie. Nos amis se sont échappés pendant une nuit au village « Vindevoghel », près de Léopoldville, pour gagner du temps.



The *Pool Malebo* is a lake-like widening in the lower reaches of the *Congo river*, Nord-East of Kinshasa. Before the 1960's it was called "*Stanley Pool*", the current name is "*Pool Malebo*". The river serves as the border between Congo Brazzaville to the north and the Democratic Republic of Congo to the south.

Daarachter, heel ver weg, waren er nog altijd honderden mensen in de val gelopen op een voetbalveld. Radeloos, het gezicht verkramp van schrik, speuren ze de hemel af, hopeloos wachtend op een helikopter...

Het gerucht deed de ronde dat men er één gezonden had om ze te ontzetten... Goede God, kon het maar waar zijn! Naar het schijnt was dit het laatste dat velen onder hen hoopten... Hadden de Simba's een aanval gedaan? Zo ja, dan rolden de eerste hoofden al in het zand... Maar misschien zouden ze anders te werk gaan. Men zei dat ze soms iets anders dan de machete gebruikten. Wie weet? Maar bloed zou er zeker zijn.

Helaas!

Was het onze schuld? Waren wij ergens verantwoordelijk voor dit drama? We hadden er een rol in gespeeld, niets meer... En welke rol dan? Neen, wij hadden niet de minste schuld, behalve dat we misschien ons eigen vel wilden redden...

Waren we verder naar Stan getrokken, dan zouden er drie doden meer geweest zijn. En welke doden? We hadden voldoende keuze... Mulele en Soumialot, die beloofden zelf de vervloekte gevangenen piloten op te eten... Rauw, gekookt, à point? Is het verkeerd te

ses hauts réverbères et ses émeutiers. Derrière, ah, derrière, c'était autre chose.

Quelque part là-bas, très loin, il y avait toujours des centaines de gens, piégés sur un terrain de foot. Affolés, le visage crispé par la peur et scrutant le ciel dans l'attente désespérée d'y voir surgir un hélicoptère... Le bruit courait qu'on en avait envoyé un pour les sauver... Dieu du ciel, si cela pouvait être vrai ! Ce fut, paraît-il, la dernière pensée de beaucoup d'entre eux... Les Simbas avaient-ils attaqué ? Si oui, les premières têtes devaient rouler dans le sable... Mais peut-être allaient-ils procéder autrement. On racontait que parfois, ils utilisaient autre chose que la machette. Qui sait ? Mais du sang, il y en aurait.

Hélas !

Était-ce notre faute ? Avions-nous une responsabilité dans ce drame ? Nous y avons eu un rôle, mais sans plus... Et puis quel rôle ? Non, nous n'étions coupables de rien, sauf peut-être d'avoir voulu sauver notre propre peau...

En poursuivant notre route vers Stan, cela aurait fait trois morts de plus. Et quelles morts ? C'est que c'est un domaine où il y a du choix... Mulele et Soumialot avec leur promesse de manger

Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden

willen overleven? Waarom schuldgevoelens? Is het strafbaar beslist te hebben zich niet te laten opeten? Neen, maar toch stelde ik me de vraag.

Hoe kon zo'n belachelijke reddingsoperatie uitgevoerd worden? In welk seniel en ziekelijk brein kon de onhaalbare gedachte zijn ontsproten om die oude vliegende kist zo ver te laten vliegen en op die manier valse hoop te geven aan honderden sukkelaars. Hoe waren drie kerels, ikzelf inbegrepen, in deze ongelooflijke heksenketel getrapt? Geen antwoord op die vraag. Alle gekke verhalen eindigen inderdaad met vragen zonder antwoord...

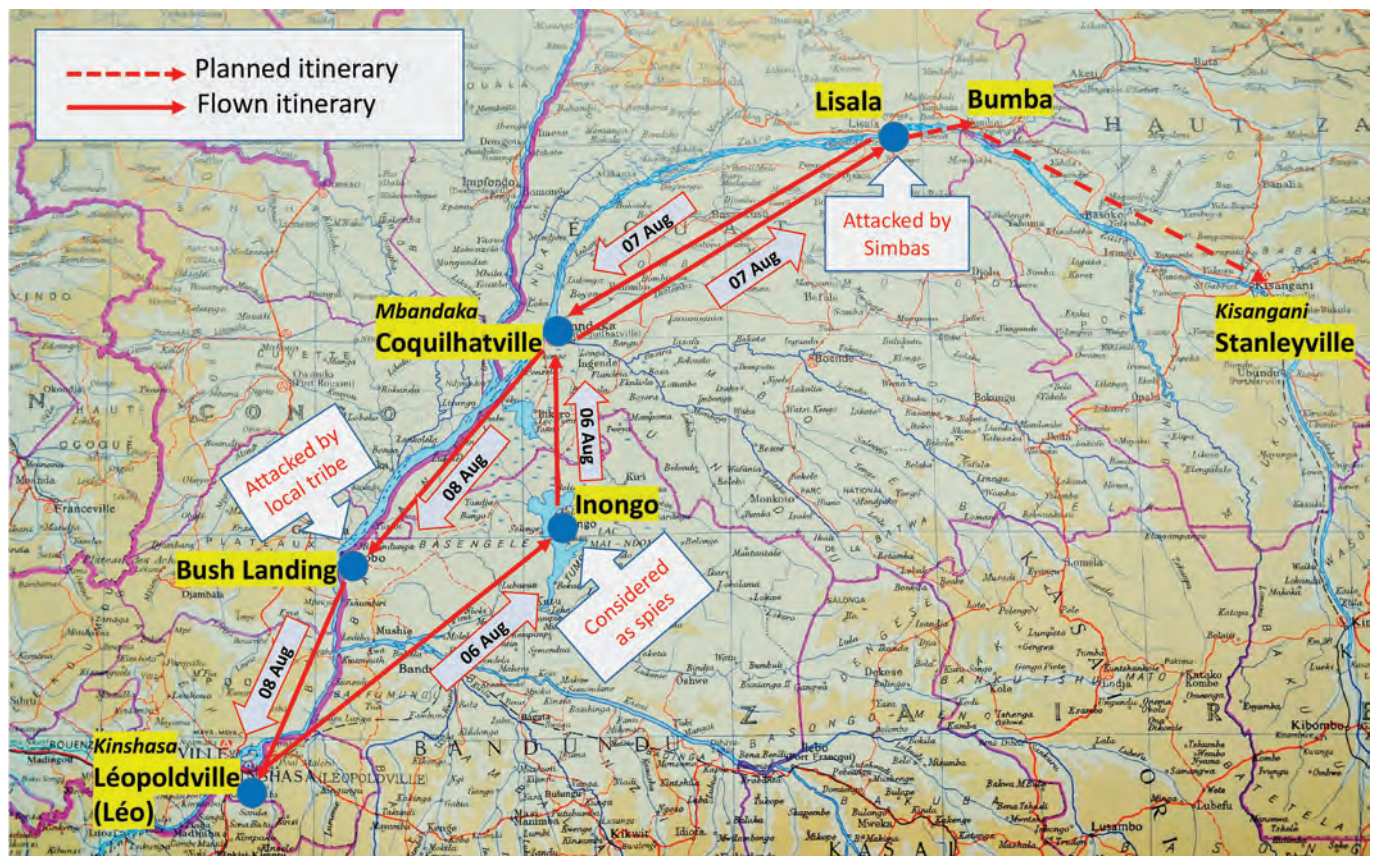
Enmaal boven de Pool vloog Pussy wat lager. Met een radio die bijna nooit werkte en daarenboven zonder positielichten was het beter voorzichtig de vliegveldzone binnen te vliegen. We vlogen boven enkele hutten op palen. Vissershutten. Misschien verwante neven van hen die ons enkele uren voordien omsingeld hadden?

Nog enkele kilometers en we zouden op het vliegveld van Ndjili neerstrijken. Dicht bij de evenaar is het heel snel nacht. We beseften

eux-mêmes les maudits pilotes qui seraient capturés... Cru, cuit, à point ? Est-ce une faute de vouloir survivre ? De quoi étions-nous coupables ? Est-ce punissable d'avoir décidé ne pas vouloir se faire manger ? Non. Pourtant, je me posais la question.

Comment un aussi ridicule projet de sauvetage avait-il pu prendre forme ? De quel esprit débile et malade avait pu germer l'idée irréalisable d'envoyer cette vieille charrette volante si loin et de donner ainsi de faux espoirs à des centaines de malheureux. Comment trois gars, dont moi, avaient pu marcher dans cette combine invraisemblable ? Questions sans réponse. Il est vrai que toutes les histoires loufoques se terminent par des questions sans réponses...

Une fois au-dessus du Pool, Pussy diminua un peu l'altitude. Avec la radio éternellement en panne et de plus, sans feux de signalisation, mieux valait être prudent à l'entrée de la zone d'aérodrome. Nous passâmes au-dessus de quelques huttes montées sur pilotis. Des huttes de pêcheurs. Peut-être de proches cousins de ceux qui nous avaient encerclés quelques heures plus tôt ?



dat we in de duisternis zouden landen. Einde van de omloop! Einde van het uitstapje. Terminus.

Zou er een ontvangstcomité zijn? Waarschijnlijk. We hadden er zoveel gehad tijdens deze uitstap. Op die laatste halte moeten we er niet aan twijfelen. En toch, neen. Waarom zou er een zijn?

Terug in de hoofdstad bleken onze opdrachtgevers in feite discreet te zijn. In elk geval hoopte ik wel ze nooit meer te ontmoeten. Ze mochten doodvallen. Dus, geen zwarte Jeep meer. Geen kerels meer met donkere brillenglazen om ons trachten te overtuigen voor God

Encore quelques kilomètres et nous allions nous poser à l'aéroport de la Ndjili. Près de l'équateur, la nuit tombe très rapidement. Déjà nous devinions que nous allions atterrir dans l'obscurité. Fin du parcours ! Fin de la balade. Terminus.

Y aurait-il un accueil ? Sans doute. Nous en avons eu si souvent au cours de ce voyage. À la dernière halte, cela ne pouvait manquer. Et puis, non. Pourquoi y en aurait-il un ?

De retour dans la capitale, nos commanditaires allaient de fait se faire discrets. En tout cas, moi j'espérais bien ne plus jamais les



Souvenirs d'une balade dans le nord

weet welke stomme opdracht. Niets meer. Niemand meer, enkel wind, niets. Maar vanzelfsprekend wel opnieuw dat loodzwaar gevoel op onze schouders. Dat van het geheim, van het stilzwijgen, van het onzichtbare, van het onbestaande...

Want eens op de grond bestonden we opnieuw niet meer. Men had ons nooit gecontacteerd voor een of andere opdracht. We waren nooit in Inongo geweest, of in Coq, of Lisala, noch ergens anders, noch in het Vindevoghel-dorp, noch bij onze vrienden vissers. Noch zelfs ooit die rot-helikopter H-21 bestuurd, noch God weet wat anders. Vreemd gevoel slechts een spook te zijn. Een echt spook... van vlees en bloed. Ken je dat? Heb, jij die dat leest, zoiets ooit meegemaakt?

De verlichting van de landingsbaan ging net aan. Aan de kant van de technische dienst verlichtten enkele zeer zware schijnwerpers reusachtige vliegtuigen die naar Europa zouden vertrekken. Zonder radiocontact met de controletoren sloop Pussy door het verkeer als een paling in de richting van een loods. Wat later zette hij zijn machine op de grond en zette de motor af. Stilzwijgend haalde ieder zijn bundeltje uit de helikopter. Ikzelf nam de chirurgische tas van de belachelijke "survival kit" van de Indische militairen en stak hem bij het kleine machinepistool, dat nog altijd diep in mijn tas verborgen zat.

Uit de duisternis dook een blanke mecanicien op die het laatste nieuws wilde weten. Hij scheen een belangrijk man te zijn. In alle geval wilde hij die indruk geven. In zijn handen hield hij een dossier vol documenten die met een clip vast zaten.

- *Que por qué ?*
- We brengen je een helikopter terug.
- *Imatriculatione ?*
- Er is er geen.
- *Pordone! Te has vuelto loco? (Sorry. Ben je op je kop gevallen?)*
- Doe geen moeite, we begrijpen geen snars Spaans.
- *Ha! Zijn jullie geen Cubanen?*
- Zien we er zo uit? Goed, luister, die kist komt van hier, herken je ons? We zijn gisteren naar Stan vertrokken...
- *Ah! Neen, ik ben hier nog maar sinds deze morgen. Naam van de commandant?*
- Lechat !
- *Hou je me voor de gek? Als jij Lechat bent, dan zou ik De Muis moeten zijn? Genoeg gelachen. Wie is de commandant?*

Die afmattende dag had ons vermoeid, maar vooral, waren we dit stom gesprek beu. Staf, die enkele meter verder stond, wachtte ons op aan de rand van de duisternis. Ik ging bij hem. Toen ik naast Pussy liep knipoogde deze glimlachend naar mij. Ik begreep dat hij van die vervelende "mecanicien" wilde af zijn. En plots was ik heel verrast toen hij voor de grap aan de mecanicien zei:

- Noteer als commandant: van Outryve d'Ydewalle, d'Ydewalle met tweemaal "l", wel te verstaan. En laat ons nu gerust. Salut.

Dit waren de laatste woorden die het einde van ons uitstapje betekenden. Spijtig.

revoir. Ils pouvaient crever. Donc, plus de Jeep noire. Plus de mecs aux lunettes fumées à essayer de nous convaincre pour dieu sait quelle mission à la con. Plus rien. Plus personne, du vent, le vide. Mais bien entendu, à nouveau cette chape de plomb sur nos épaules. Celle du secret, du silence, de l'invisible, de l'inexistant... C'est qu'une fois au sol, à nouveau, nous n'existions plus. On ne nous avait jamais contactés pour l'une ou l'autre mission. Nous n'avions jamais été à Inongo, Coq, Lisala ni nulle part ailleurs, ni au village de Vindevoghel ni chez nos amis pêcheurs. Ni même jamais piloté ce foutu H-21, ni dieu sait quoi d'autre. Étrange sensation que de n'être qu'un fantôme. Un vrai... un fantôme... en chair et en os. Vous connaissez ? Cela vous est-il déjà arrivé, vous lecteur ?

La piste venait de s'allumer. Du côté du service technique, quelques très gros projecteurs illuminaient d'immenses avions qui se préparaient pour l'Europe. Sans aucun contact radio avec la tour de contrôle et se faufilaient dans le trafic comme une anguille, Pussy se dirigea vers un des hangars. Un moment plus tard, il y posa sa machine et coupa le moteur. En silence, chacun ôta son maigre baluchon de la carlingue. Moi, je sortis la trousse de chirurgie du ridicule « survival kit » des militaires hindous et la glissai auprès de la petite mitraillette toujours cachée au fond de mon sac. Émergeant de l'obscurité, un mécano blanc vint aux nouvelles. Il semblait important. En tout cas, il s'en donnait l'air. En main, il tenait un classeur couvert de documents retenus par un clip.

- *Que por qué ?*
- On te ramène un hélico.
- *Imatriculatione ?*
- Il n'y en a pas.
- *Pordone ! Te has vuelto loco ? (Pardon. Non mais ça va pas la tête ?)*
- Te fatigue pas, ton espagnol, on n'y comprend rien.
- *Ha ! Vous n'êtes pas les Cubains ?*
- Est ce que nous en avons l'air ? Bon, écoute, ce bac vient d'ici, tu nous reconnais ? Nous avons quitté hier pour Stan...
- *Ha ! Non, je ne suis là que depuis ce matin. Nom du commandant ?*
- Lechat !
- *Tu te fous de moi. Si tu es Lechat, alors moi je devrais être La Souris ? Un peu de sérieux. Qui est le commandant ?*

Nous étions fatigués de cette journée harassante, mais surtout, nous en avions assez de ce genre de conversation stupide. Staf, qui s'était éloigné de quelques mètres, nous attendait à la limite de l'obscurité. Je partis le rejoindre. En passant à côté de Pussy, celui-ci me lança un clin d'œil amusé. Je compris qu'il voulait en finir avec ce « graisseur » ennuyeux, et soudain, je fus tout surpris de l'entendre dire en rigolant à l'adresse du mécano :

- Comme commandant, marquez : van Outryve, van Outryve d'Ydewalle, d'Ydewalle avec deux ailes (!) bien entendu. Maintenant fous-nous la paix. Salut.

Ce furent les derniers mots qui marquèrent la fin de cette balade. Désolant.

Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden

De nacht was gevallen en dus liepen we te voet in de duisternis op zoek naar een vrijwilliger met een voertuig om ons naar de stad terug te brengen. Vooral geen taxi: we hadden nog steeds geen cent op zak!

Ziedaar het ingekort verhaal van drie mannen die per toeval meegesleurd werden in een maalstroom van gebeurtenissen, waarvan ze oorspronkelijk niets wisten. Hun uitstapje was als een kronkelend pad dat blindelings doorheen een vreselijke werkelijkheid sluipt... En dat op een ogenblik waarop, buiten hun weten, rondom hen allerlei soorten conflicten en belangen in botsing kwamen. Een tijdperk waar het uiterst moeilijk was om wijs te geraken uit die mysterieuze en geheimzinnige wereld van speculaties en gekonkelfoes. Dit alles, met op de achtergrond een staatsgreep die doorspekt is met grenzeloze ambities. Terwijl alles beraamd werd in een sfeer van leugens, ironie of schijnheiligheid. Bijzonderheden die men slechts lang nadien inziet. Te laat, veel te laat... Soms nooit... Het is wel op die manier dat men hun verhaal moet begrijpen. Want, al bij al, was alles wat ze beleefd hadden slechts toeval en een samenloop van omstandigheden. Het is pas wanneer die omstandigheden elkaar overlappen en onderling verstrikt zitten dat het verhaal waarin ze verwickeld waren zin krijgt.

"Zonder leugens zou het leven eerder smakeloos en ontgoochelend zijn" ... zei iemand die beroemd was. Ik geloof dit best, maar in dit verhaal zouden wat minder leugens welkom zijn. En niet de minste leugen ware nog veel beter geweest.

Wel te verstaan zijn er nooit dankwoorden of enige erkenning geweest voor dit avontuur. Normaal. Deze opdracht was mislukt. Er was geen enkele reden om zich dankbaar te tonen aan de mannen die eraan hadden deelgenomen... Nochtans... indien we, al was het maar een hand-druk verdienden omwille van onze belangloze, vrijwillige, maar vooral gewaagde en zeer gevaarlijke inzet, dan zou diegene die daar aan dacht, dit gebaar zeker nooit gedaan hebben...

La nuit était tombée et ce fut donc à pied et dans l'obscurité que nous partîmes à la recherche d'un véhicule bénévole pour nous ramener en ville. Surtout pas un taxi : nous n'avions toujours pas un rond en poche !

Voilà le récit fort élagué de trois hommes qui, happés par le hasard, furent projetés dans un cyclone d'événements dont ils ignoraient tout au départ. Leur balade fut comme un sinueux sentier se fauflant aveuglément dans une redoutable actualité... Cela, au moment où, à leur insu, autour d'eux s'entrechoquaient toutes sortes de conflits et d'intérêts divers. Une époque où il était bien mal aisé de s'y retrouver dans ce monde mystérieux et secret des spéculations et des magouilles. Le tout sur fond de coup d'État, et animé en sous-main par les ambitions les plus folles. Tout cela se tramant dans le mensonge, l'ironie ou l'hypocrisie. Détails dont on ne s'aperçoit que longtemps après. Trop tard, bien trop tard... Parfois jamais... C'est bien ainsi qu'il faut comprendre leur histoire. Car tout compte fait, ce qu'ils vécurent ne fut qu'une suite de coïncidences et de hasards. Ce n'est qu'au moment où ceux-ci s'alignent puis s'imbriquent les uns dans les autres que se dessine plus clairement l'histoire dans laquelle ils se trouvèrent embarqués.

« Sans mensonges, la vie serait bien fade et décevante »... a dit quelqu'un de célèbre. Je le crois aisément, mais dans cette histoire-ci, un peu moins de mensonge aurait été fort bien apprécié. Et pas de mensonge du tout aurait encore été bien mieux.

Il n'y eut bien entendu jamais de remerciements ni quelconques reconnaissances pour cette équipée. Normal. Cette mission ayant été un échec, il n'y avait aucune raison de témoigner la moindre gratitude à l'égard de ceux qui en avaient été les acteurs... Pourtant... si ceux-ci méritaient ne fut-ce qu'une poignée de main eu égard à leur participation désintéressée, bénévole mais surtout risquée et fort dangereuse, celui qui en aurait eu l'idée, n'eut certainement jamais pu accomplir ce geste...

After its return, the red ribbons on the fuselage of FG-677 were removed.





At a later stage, the helicopter was painted in the markings of the Congolese Air Force.

Nawoord

Het verhaal van Liévin tart alle verbeelding.

Tijdens hun driedaagse tocht is de bemanning van de FG-677 tot driemaal toe aan de dood ontsnapt. Een eerste maal in Inongo, waar ze als vermeende spionnen op het punt stonden gefusilleerd te worden, toen een toevallige passage van een DC-3 met een Belgische bemanning hen het leven redde. Een tweede maal in Lisala, waar ze de aanval van een horde Simba's meemaakten en tussen een regen van mitrailleurvuur en granaten op een miraculeuze manier konden opstijgen. En een derde maal toen zij bijna in de handen van inboorlingen vielen, die hun dorp met pijl en boog wilden verdedigen. Dit alles lijkt op een filmscenario, maar het was brutale werkelijkheid. Congo was één groot wespennest in de jaren '60 en het was een voortdurende uitdaging om hier onbeschadigd uit te komen.

Pussy, Maatje en Staf hadden een onmogelijke opdracht. Het was totaal ondenkbaar dat zij met een paar helikopters, zonder enige grondsteun, de gijzelaars in Stanleystad (Stan) konden bevrijden. Dit is uiteindelijk gebeurd in november 1964, meer dan drie maanden na het 'uitstapje' van ons drietal. Tijdens de operatie 'Rode Draak' werden 360 Belgische para's gedropt met vijf Amerikaanse C-130's. Die operatie heeft het leven gekost aan een twintigtal blanken en daarbij vielen nog een veertigtal zwaar gekwetsten. Men kan zich voorstellen wat er met onze helikopterbemanning zou gebeurd zijn indien ze zonder enige bescherming zouden geland zijn in Stan. Pussy, Maatje en Staf hebben wijselijk en tijdig hun opdracht afgebroken; een beslissing die hen het leven heeft gered.

De beloofde Mariniers zijn er nooit gekomen. Men moet dit zien in het kader van de toenmalige geopolitieke toestand. De Koude Oorlog was volop aan de gang en reeds in 1960 had men ons verwittigd dat men ten allen koste een tweede Koreaoorlog moest vermijden. De Amerikanen, die de regering in Kinshasa steunden, hebben wel materiaal geleverd en waren ter plaatse met CIA agenten,

Postface

L'histoire de Liévin défie toute imagination.

Au cours de son voyage de trois jours, l'équipage du FG-677 échappe trois fois à la mort. Une première fois à Inongo où ils sont sur le point d'être fusillés en tant qu'espions présumés lorsque le passage fortuit d'un DC-3 avec un équipage belge leur sauve la vie. Une deuxième fois à Lisala où ils subissent l'attaque d'une horde de Simbas et décollent miraculeusement au milieu du feu de mitrailleuses et d'une pluie de grenades. Et une troisième fois quand ils tombent presque aux mains d'indigènes qui veulent défendre leur village avec des arcs et des flèches. Tout cela ressemble au scénario d'un film, mais c'est une réalité brutale. Dans les années 1960, le Congo est un grand nid de frelons et c'est un défi permanent d'en sortir indemne.

Pussy, Maatje et Staf ont une mission impossible. Il est totalement inconcevable qu'avec quelques hélicoptères, sans aucun appui au sol, ils puissent libérer les otages de Stanleyville (Stan). Cela se produit finalement en novembre 1964, plus de trois mois après la « sortie » de notre trio. Au cours de l'opération « Red Dragon », 360 paras belges sont largués par cinq C-130 américains. Cette opération coûte la vie à une vingtaine de Blancs et une quarantaine sont grièvement blessés. On peut imaginer ce qui serait arrivé à notre équipage d'hélicoptère s'il s'était posé à Stan sans aucune protection. Pussy, Maatje et Staf ont sagement et à temps arrêté leur mission ; une décision qui leur a sauvé la vie.

Les Marines promis ne sont jamais arrivés. Ceci doit être replacé dans le contexte de la situation géopolitique du moment. La guerre froide bat son plein et dès 1960, nous sommes avertis qu'il faut à tout prix éviter une seconde guerre de Corée. Les Américains, qui soutiennent le gouvernement de Léopoldville, fournissent du matériel et sont sur place avec des agents de la CIA, mais n'envoient pas de troupes de combat au Congo ; pas même sous le drapeau de l'ONU. Pour éviter que le conflit se propage au niveau des grandes

Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden

maar hebben nooit gevechtstroepen naar Congo gestuurd; ook niet onder de UNO-vlag. Om te vermijden dat het conflict zich zou uitbreiden tot op het niveau der grootmachten wou men absoluut de Sovjet-Unie niet provoceren. Die leverde vanuit Uganda, Soedan en Tanzania rechtstreekse steun aan de leiders van de Simba's.

Wat bovendien in dit verhaal duidelijk naar voor komt is dat de steun van België zeer discreet moest gebeuren. Officieel waren er geen Belgen ter plaatse, de Belgische bemanningen van de helikopters en de transportvliegtuigen maakten deel uit van de FATAAC (Force Aérienne Tactique Congolaise) en hadden zelfs een Congolees militair paspoort. Ze vlogen enkel DC-3 en H-21 en mochten geen gevechtsvliegtuigen (T-28) vliegen. Dit werd overgelaten aan de Cubanen die na de mislukte Varkensbaai-operatie in Florida waren gebleven, maar nog steeds de Cubaanse nationaliteit hadden.

Het verhaal van Liévin schetst een pijnlijk beeld van de puinhoop die ontstaan is na de geforceerde onafhankelijkheid van Congo; een puinhoop die vandaag, 60 jaar later, nog steeds niet volledig is opgeruimd. Is dit allemaal de schuld van de Belgen, zoals wel eens wordt beweerd? Ik meen van niet.

Wif De Brouwer

puissances, ils ne veulent absolument pas provoquer l'Union Soviétique. Celle-ci fournit depuis l'Ouganda, le Soudan et la Tanzanie, un soutien direct aux dirigeants des Simbas.

Ce qui ressort également clairement de ceci, c'est que le soutien de la Belgique doit se faire très discrètement. Officiellement, il n'y a pas de Belges sur place ; les équipages belges des hélicoptères et des avions de transport font partie de la FATAAC (Force Aérienne Tactique Congolaise) et disposent même d'un passeport militaire congolais. Ils volent avec les DC-3 et H-21 mais ne sont pas autorisés à piloter des avions de combat (T-28). Cela est laissé aux Cubains qui sont restés en Floride après l'échec de l'opération de la Baie des Cochons, mais qui ont toujours la citoyenneté cubaine.

L'histoire de Liévin brosse un tableau douloureux du désordre survenu après l'indépendance forcée du Congo ; un gâchis toujours pas complètement évacué aujourd'hui, 60 ans plus tard. Tout cela est-il la faute des Belges, comme on le dit parfois ? Je ne le crois pas !

Wif De Brouwer

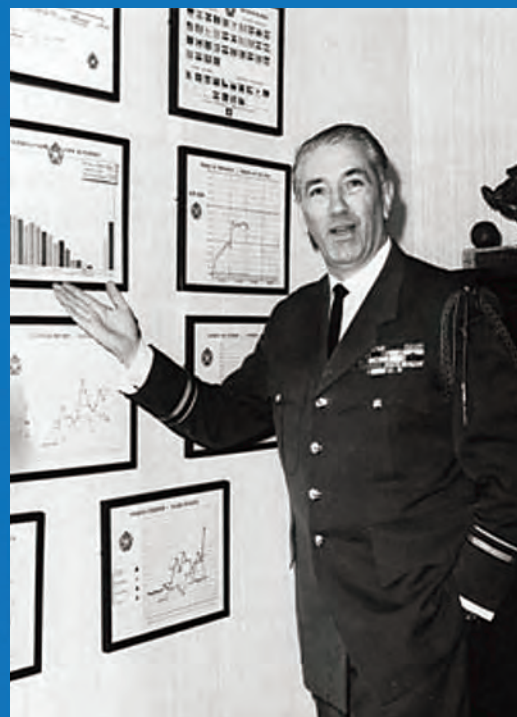


The Belgian crews flying in Congo in the mid -sixties were part of the FATAAC (Force Aérienne Tactique Congolaise).

The self-designed emblem was painted on the nose of each DC-3.
(Courtesy: Dakota historical centre 15 Wing)



50 jaar PAIM¹
Een onuitgegeven
verhaal
(Deel I)



Raoul Mollet

PAIM

Michel Mandl

Vertaling Jean-Paul Buyse & Bruno Ceuppens

50 ans de Pentathlon Aéronautique
International Militaire (PAIM)
Une histoire inédite...
(Partie I)

1. PAIM: Algemene afkorting voor Internationale Militaire Luchtvaart Pentatlon (vijfkamp).

Inleiding

Sport stond niet hoog op de agenda van de meeste piloten die uit de tweede wereldoorlog kwamen. Ze vormden de ruggengraat van de Luchtmacht in de jaren 40 en 50 van vorige eeuw. Hun, soms pijnlijke ervaringen tijdens de tweede wereldoorlog werden meestal weggespoeld met een paar drinks in de bar en die traditie werd in stand gehouden na het heropstarten van het Vliegwezen en de Luchtmacht in België.

Nochtans zijn er een paar uitzonderingen. In 1947 vraagt Kol VL Mike Donnet, DFC, die wel het belang inziet van een goede fysieke conditie van zijn vliegeniers, aan Luitenant Raoul Mollet (later Major) om zich bezig te houden met de sport in de Luchtmacht. Raoul was niet van de minste. Hij was 15^{de} geëindigd in de 'moderne pentatlon' tijdens de Olympische Spelen in 1936 in Berlijn en werd in 1948 militair wereldkampioen schermen. Hij zal voorzitter worden van het Belgisch Olympisch Comité in 1965.

Raoul Mollet grijpt met beide handen de kans die hem door Mike Donnet wordt aangeboden en kan een aantal smaldeelcommandanten overtuigen om op zoektocht te gaan naar piloten met de nodige atletische gaven om aan internationale competities deel te nemen.

De meest geschikte persoon om de trainingen te leiden vindt hij in Maître Garin, een schermmeester die belast is met de sportactiviteiten in Florennes. Aldus zullen, in een eerste stadion, de piloten die ingaan op deze uitdaging gemuteerd worden naar de 2 Wing.

De rest van dit verhaal wordt u in drie afleveringen gebracht door onze erevoorzitter, Michel Mandl.

Begin januari 2020 word ik voor een lunch uitgenodigd door mijn vriend Freddy Heurckmans, samen met Pierre "Moes" Vermoesen. "Moes" is een oudgediende. Ik heb hem einde jaren 60 goed gekend in het 1 Smaldeel toen hij op F-84F vloog en later als instructeur Mirage.

Ik herinner mij dat "de Moes" een goede schermer was en dat hij deel uitmaakte van de PAIM ploeg van de Luchtmacht. Het onderwerp interesseert mij, omdat we sinds eind 80, na meer dan twintig jaar, terug aan deze competitie zijn gaan deelnemen.

De PAIM werd in 1947 bedacht door Edmond Petit, een Franse "Commandant Aviateur" die indertijd te Fontainebleau (Parijs) in functie was bij de eerste naoorlogse opgerichte intergeallieerde luchtmachtstaf. Commandant Petit vond dat onder piloten van de geallieerde naties competities moesten georganiseerd worden in specifieke disciplines zoals pistoolschieten, zwemmen, schermen, basket, hindernissenparcours en oriëntatie.

Het ging feitelijk om een variante van de moderne pentatlon, sinds Stockholm 1912 een olympische discipline.

Sinds 1950 staat de luchtvaart pentatlon op het wedstrijdprogramma van de CISM², de Internationale Raad voor Militaire Sport (gesticht in 1948). De moderne militaire pentatlon en de marine pentatlon volgen respectievelijk in 1963 en 1994.

2. CISM - Conseil International du Sport Militaire.

Introduction

Le sport n'a pas vraiment la cote auprès de la plupart des aviateurs issus de la Deuxième Guerre mondiale. Ils forment la colonne vertébrale de la Force Aérienne dans les années 40 et 50 du siècle passé. Les expériences parfois pénibles vécues au cours du conflit sont oubliées après quelques drinks au bar et cette tradition reste bien vivante après le redémarrage de l'Aéronautique et de la Force Aérienne en Belgique.

Nous notons toutefois quelques exceptions. En 1947, le Col Avi Mike Donnet, DFC, qui réalise l'importance d'une bonne condition physique pour les aviateurs, demande au Lieutenant (plus tard, Major) Raoul Mollet de s'occuper du sport à la Force Aérienne. Mollet n'est pas le premier venu. Il a terminé quinzième à l'épreuve du « pentathlon moderne » aux Jeux Olympiques en 1936 à Berlin. Et en 1948, il devient champion du monde militaire à l'escrime. En 1965, il est nommé président du Comité Olympique belge.

Raoul Mollet saisit à deux mains cette opportunité qui lui est offerte par Mike Donnet. Il parviendra à convaincre quelques commandants d'escadrille de partir à la recherche de jeunes pilotes possédant les aptitudes athlétiques nécessaires en vue de participer à des compétitions internationales.

Le maître d'arme Garin qui est en charge des activités sportives à Florennes est la personne toute indiquée pour organiser les entraînements. Les pilotes qui acceptent dans un premier temps ce challenge vont être mutés au 2 Wing.

Le reste de l'histoire vous est racontée en trois volets par notre président d'honneur, Michel Mandl.

Début janvier, je suis invité par mon ami Freddy Heurckmans à déjeuner en compagnie de Pierre « Moes » Vermoesen. Ce dernier est un ancien que j'ai bien connu à l'époque à Florennes, fin des années 60, lorsqu'il volait à la 1 Escadrille sur F-84F et ensuite comme instructeur Mirage.

Je sais que « le Moes » était un bon escrimeur et qu'il a fait partie de l'équipe PAIM de la Force Aérienne. Je suis intéressé par le sujet vu que fin des années 80 nous avons à nouveau, après plus de vingt ans, participé à ces compétitions.

Le PAIM a été imaginé en 1947 par Edmond Petit, un commandant aviateur français, qui occupe à ce moment, à Fontainebleau (Paris), une fonction dans le premier état-major interallié aérien créé après-guerre. Le Commandant Petit estime que les aviateurs des différentes nations alliées devraient pouvoir se rencontrer dans des disciplines spécifiques comme le tir au pistolet, la natation, l'escrime, le basket, la piste d'obstacles et l'orientation.

Il s'agit en fait d'une variante du pentathlon moderne, sport olympique depuis 1912 à Stockholm.

Dès 1950, le Pentathlon aéronautique est donc au programme des compétitions CISM-Conseil International du Sport Militaire (fondé en 1948). Le pentathlon moderne militaire et le pentathlon naval suivront respectivement en 1963 et 1994.

Getuigenis van Pierre Vermoesen

“We zijn eind jaren 50 en ik vlieg op Hunter te Bierset onder smaldeelbevelhebber Majoor Blume. Wanneer hij Bierset verlaat voor een functie bij het Commando Training te Brussel, wil hij mij meenemen als instructeur. Dat staat mij absoluut niet aan.”



BREDA.

L'équipe en 1960

De ploeg in 1960

Maître Garin, Barthélemi, Christiaens, Vermoesen, Bauduin, Vandegaer en/et maître Cornil.

In die tijd deed ik nogal veel aan sport, vooral aan schermen op hoog niveau. Adjudant Garin, de schermmeester van de 2 Wing had mij ontdekt en had mij al voorgesteld naar Florennes te komen om deel uit te maken van de pentatlonploeg. Ik heb de schermmeester dus gebeld en hem mijn probleem voorgelegd. Hij heeft contact opgenomen met kolonel Donnet en mijn overplaatsing werd geannuleerd. Zo kon ik het smaldeel vervoegen en deel uitmaken van de pentatlonploeg, samen met andere promotiekameraden (131), Paul Christiaens, Jean Bauduin, Michel Barthélemi (reserve). Rik Vandegaer van de 128 vervulde de ploeg.”

Tenminste in Florennes nam men de pentatlon zeer ernstig.

À l'époque, je faisais assez bien de sport et pratiquais plus spécialement l'escrime à un très bon niveau. L' Adjudant Garin, le maître d'arme du 2 Wing, m'avait repéré et m'avait déjà proposé de venir à Florennes pour faire partie de l'équipe du pentathlon. J'ai donc téléphoné au maître et lui ai expliqué la situation. Il a pris contact avec le Col Donnet et ma mutation a été arrêtée... C'est ainsi que j'ai rejoint la 1 Escadrille et que j'ai fait partie de l'équipe du pentathlon avec d'autres camarades de promotion (la 131^e), Paul Christiaens, Jean Bauduin, Michel Barthélemi (réservé Rik Vandegaer de la 128^e complétait l'équipe. »

Au moins à Florennes, le pentathlon était pris au sérieux.



BREDA.

Bauduin, Vermoesen, Christiaens, Vandegaer.

Getuigenis van Paul “Chris” Christiaens

Dit relaas gaf mij een idee hoe de PAIM competities indertijd begonnen zijn. Ik nam dus contact met commandant Christiaens. We zijn elkaar slechts zelden tegengekomen gedurende onze loopbaan, maar ik heb altijd een grote bewondering gehad voor deze uitzonderlijke piloot en atleet die ik ontdekte dank zij het hiernavolgend verslag. Hier zijn getuigenis.

“We zijn in 1957. Ik maak sinds enkele maanden deel uit van het 29 Smd te Koksijde en vlieg op Meteor.

De sfeer is er niet echt aangenaam. De “anciens” zijn hooghartig en sommige jongeren denken ze het al gemaakt hebben. Op zekere dag roept de smaldeelbevelhebber (C.O.) ons samen en meldt ons dat hij vier vrijwilligers zoekt om deel te nemen aan een intersmaldelen sportproef te Chièvres. Hij richt zich vooral tot ons, de jeugd. Ik word samen met Paul Verbeeck van mijn promotie en nog twee andere piloten aangeduid om ons smaldeel in deze competitie te vertegenwoordigen. De C.O. kan ons niet vertellen waaruit deze bestaat. We moeten ons voorzien van een sporttenu en een zwembroek... Dat is de enige informatie die we krijgen.

En op die manier ontdekken we bij onze aankomst in Chièvres dat het om een pentatlon gaat: schermen, schieten met GP 9 mm, zwemmen, basket, hindernissenloop en oriëntatieproef. Bij het vernemen van het programma valt onze mond open van verbazing.

Dag één: schermen. Niemand onder ons heeft ooit een degen vastgehouden, maar we hebben ons rot geamuseerd. Het was nochtans best gevaarlijk, met de uitrusting waarover we beschikten.

Dag twee: schieten met GP 9 mm... ook met dit wapen zijn we nog nooit omgegaan. Ik heb veel moeite om een kogel in de schietschijf te mikken.

De dagen daarop: het zwemmen, de hindernisloop en tenslotte het basketbal laten me toch toe mij te onderscheiden. Ik ben lid van een club met een zeker niveau, niet verwonderlijk dus.

Ik ben enigszins verrast wanneer Majoor Raoul Mollet, de grote baas van de sport bij de Luchtmacht, mij na de competitie voorstelt om deel uit te maken van de pentatlon ploeg. Ik zeg hem dat ik totaal niets afweet van schermen en dat mijn pistoolschieten niet briljant is. Hij antwoordt dat ik, als piloot, snel vorderingen zal maken, een professionele omkadering zal daar voor zorgen.

Ik moet echter instemmen met een mutatie naar Florennes op F-84F. Daar werd immers een opleidingscentrum opgericht om een Belgisch team voor te bereiden op een deelname aan de PAIM die het jaar daarop zou plaatsvinden te Luik ter gelegenheid van de Wereldtentoonstelling.

En zo ben ik te Florennes bij het 3 Smd terechtgekomen, samen met Jean Bauduin (eveneens van de 131e promotie), Pierre Uyttenhoven en Rik Vandegaer (beiden van 128).

Kolonel **Roger Vanmeerbeek** bevestigt deze getuigenis. Hij ook herinnert zich:

“Pas komende uit de Koninklijke Militaire School beland ik op 1 januari 1956 bij de Luchtmacht. Meer bepaald in de kazerne Gêruzet, bij de pas opgerichte Sectie Fysieke Training en Sport, opgericht door door Majoor Mollet. Blijkbaar rechtvaardigde mijn sportief palmares deze aanstelling.

Met het vooruitzicht van de Wereldtentoonstelling 1958 in Brussel had Raoul Mollet, met de steun van kolonel Donnet, in 1957 de toelating en

Témoignage de Paul « Chris » Christiaens

Ce récit m'a incité à essayer de comprendre comment les compétitions PAIM ont débuté à l'époque. J'ai donc contacté le Commandant Christiaens. Nous ne nous sommes que rarement croisés au cours de nos carrières, mais j'ai toujours eu une grande admiration pour ce pilote d'exception et l'athlète que j'ai découvert au travers du présent récit. Voici son témoignage :

« Cela se passe en 1957. Je suis depuis quelques mois à la 29 Esc à Coxyde et je vole sur Meteor.

L'ambiance n'y est pas spécialement agréable. Les anciens sont du genre blasé et quelques jeunes se prennent déjà au sérieux. Un jour le commandant d'escadrille (C.O.) nous réunit et nous informe qu'il a besoin de quatre volontaires pour participer à une épreuve de sport inter escadrilles à Chièvres. Il s'adresse plus spécialement à nous les jeunes. Avec Paul Verbeeck de ma promotion et encore deux autres pilotes, nous sommes désignés pour représenter l'escadrille à cette compétition. Le C.O. est incapable de préciser en quoi elle consiste. Nous devons nous munir d'une tenue de sport et d'un maillot... C'est tout comme information.

Et c'est ainsi que nous découvrons à notre arrivée à Chièvres qu'il s'agit d'un pentathlon : escrime, tir au GP 9 mm, natation, basket, course d'obstacles et épreuve d'orientation.

Imaginez nos têtes lorsque nous prenons connaissance du programme...

Premier jour : escrime ! Aucun d'entre-nous n'a jamais manié une épée. On s'est amusé comme des fous. C'était quand même drôlement dangereux avec l'équipement rudimentaire dont nous disposions. Deuxième jour : tir au GP 9 mm... Ici non plus, nous n'avons jamais tenu une telle arme en main ! J'ai beaucoup de peine à mettre une balle dans la cible.

Les jours suivant, la natation, la course d'obstacles et finalement l'épreuve de basket-ball me permettent quand même de me distinguer. Je joue dans un club de bon niveau, cela n'a donc rien d'étonnant.

Je suis plutôt surpris lorsqu'à l'issue de la compétition, le Major Raoul Mollet, le grand patron du sport à la Force Aérienne, me propose de faire partie de l'équipe du pentathlon. Je lui explique que je n'ai aucune notion d'escrime et qu'au tir au pistolet je n'ai pas été brillant. Il me répond que comme pilote, je devrais rapidement progresser, un encadrement de haut niveau étant prévu à cette fin.

Je dois toutefois accepter d'être muté sur F-84F à Florennes. En effet, un centre d'entraînement a été créé à la base en vue de la formation d'une équipe belge au PAIM organisé l'année suivante à Liège à l'occasion de l'Exposition universelle.

Et c'est ainsi que je me suis notamment retrouvé en compagnie de Jean Bauduin (également de la 131e promotion), Pierre Uyttenhoven et Rik Vandegaer (tous deux de la 128e) à la 3Esc à Florennes. »

Le Colonel **Roger Vanmeerbeek** corrobore ce témoignage. Lui aussi se souvient :

« Fraîchement sorti de l'ERM, j'atterris à la Force aérienne, le 1 janvier 1956. Plus spécialement à la Section Éducation Physique et Sport, nouvellement créée par le Major Mollet à la Caserne de Gêruzet. Mon palmarès sportif justifie apparemment cette mutation.

En 1957, Raoul Mollet a obtenu avec le soutien du Colonel Donnet, l'autorisation et le budget nécessaire pour l'organisation du PAIM en Belgique, à l'occasion de l'Exposition universelle de Bruxelles 58... Une première !

Ons VTB-lid, Kolonel S.B.H. Roger Vanmeerbeek.
 Aan het hoofd van diverse takken van fysieke training en sport in de Krijgsmacht.
 Gedurende 12 jaar ondervoorzitter van het Belgisch Olympisch en Interfederaal Comité. Sportfiguur met een uitzonderlijk palmares.
 16 titels van Belgisch kampioen badminton.

*Notre membre VTB : Le Colonel B.E.M. Roger Vanmeerbeek.
 À la tête de diverses structures d'entraînement physique et sportives de l'Armée.
 Pendant 12 années vice-président du Comité Olympique belge et inter-fédérale.
 Figure de sport avec un palmarès exceptionnel.
 16 titres de champion de Belgique en badminton.*



het nodige budget gekregen voor de organisatie van de PAIM in België...
 Een primeur!

Met dit doel wordt te Florennes een trainingscentrum opgericht onder leiding van sportmeester Garin. Zes piloten worden er permanent afgedaald. Zij wisselen hun vliegactiviteiten af met het beoefenen van de diverse disciplines..

À cette fin, un centre d'entraînement est créé à Florennes sous la direction de Maître Garin. Six pilotes y sont détachés en permanence. Ils combinent leurs activités aériennes avec la pratique des différentes disciplines.



Rik Vandegaer, Paul Christiaens, Jean Bauduin, Pierre Uyttenhoven en/et Pierre Gouters.



Le « Chris » dans sa spécialité.

PAIM 1958 te Cointe (Luik)

Paul Christiaens vervolgt zijn relaas:

“Gedurende een gans jaar kregen wij het voorrecht om ons te bekwamen, zowel in vlucht, met het oog op de navigatie, als in de andere disciplines. Wij zijn er echt klaar voor... behalve wellicht voor het zwemmen, want we moeten ons tot in Charleroi verplaatsen om een zwembad te vinden! De openingsceremonie is indrukwekkend. Stilaan beseffen wij waarom wij ons zo getraind hebben. De spanning stijgt.

PAIM 1958 à Cointe (Liège)

Paul Christiaens poursuit son récit :

« Pendant toute une année, nous avons eu le privilège de nous entraîner tant en vol, en vue de la navigation, qu'aux différentes disciplines. Nous sommes fin prêts..., sauf peut-être en natation car nous devons nous rendre jusqu'à Charleroi pour trouver une piscine !

La cérémonie d'ouverture est impressionnante. Nous réalisons petit à petit ce pourquoi nous nous sommes entraînés. La pression monte.



België wint de vluchtcompetitie.

Compétition aérienne :
la Belgique termine première.

Pays	Type avion	No.	Temps en temps						Distance	Temps points additionnels	Points de formation			Temps arrivée	Total points	Points départ	
			Circuit 1		Circuit 2		Circuit 3				Circuit 4	Circuit 5	Circuit 6				Circuit 7
			Temps	Points	Temps	Points	Temps	Points									
Turquie	F86E	1	—	0	—	0	3'99"	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Belgique	F84F	1	2'10"	883	5"	811	11'40"	721	1000	1000	4415	—	—	—	—	—	4475
France	Mystère	1	—	0	10'20"	738	4'	833	0	1000	2571	—	—	—	—	—	2571
Suède	SMB	1	6"	785	29'40"	175	45'30"	417	1000	1000	3377	—	—	—	—	—	3377
Suisse	Venom	1	—	0	1'20"	240	21'80"	603	0	500	1343	—	—	—	—	—	1343
Suisse	Venom	2	3'40"	493	6"	790	2'40"	875	1000	1000	4758	500	—	—	500	—	3658
Norvège	F86ff	1	3'40"	0	4'3"	401	3'	848	0	1000	2249	—	—	—	—	—	2249
Hollande	T33	1	1'34"	655	15"	632	8'20"	727	1000	1000	4014	—	—	—	—	—	4014
Grèce	T33	1	—	0	1'9"	554	22'30"	517	0	1000	2071	—	—	—	—	—	2071

De competitie begint onder een gunstig gesternte aangezien wij de proef in vlucht winnen. Onze Turkse vrienden piloten laten zich opmerken door geen enkel doel te overvliegen...

Wij behaalden bijna de eindoverwinning. Helaas overschatte Pierre Uyttenhoven, onze beste zwemmer, zijn krachten. Hij startte veel te snel en had alle moeite van de wereld om de proef te beëindigen. Grote teleurstelling, want zonder dit voorval zouden wij de competitie gewonnen hebben...

Maar goed, wat een ervaring ! Ik nam nog aan de zes volgende edities deel, tot in Griekenland in 1964...

Laat mij eindigen met twee anekdotes: op de eerste ben ik niet weinig fier. Inderdaad, in 1962 behaalde ik in Oslo het record van het aantal punten in de basket proef... !

Ik maakte een korf met negen van de tien worpen en was echt ontzettend onder de ring... Nadien werd de telling van de punten bij het basket gewijzigd en ik weet dus niet of mijn record nog stand houdt.

La compétition démarre sous les meilleurs auspices, vu que nous remportons l'épreuve en vol. Les amis aviateurs turcs se font remarquer en ne survolant aucun objectif...

Nous avons failli remporter la victoire finale. Malheureusement notre meilleur nageur, Pierre Uyttenhoven, a présumé de ses forces. Il est parti beaucoup trop rapidement et a eu toutes les peines du monde à terminer l'épreuve. Grande déception, car sans cela, nous gagnions le global...

Mais bon, quelle expérience ! Je participerai encore aux six éditions suivantes jusqu'en Grèce en 1964...

Je termine par deux anecdotes : la première, je n'en suis pas peu fier. En effet, à Oslo, en 1962, j'ai battu le record du nombre de paniers au basket... !

J'ai réussi neuf paniers sur les dix et sous l'anneau, je me suis déchaîné... Par la suite, le décompte des points au basket a été modifié et j'ignore donc si mon record tient toujours.



1958.
De winnaars van de vliegproef.
Les vainqueurs de l'épreuve en vol.

Uythenhoven, Vandegaer, Christiaens, Bauduin .



Een record dat vandaag wellicht nog stand houdt...



Un record sans doute inégalé à ce jour...

De tweede anekdote is minder aangenaam aangezien het gaat om het overlijden van een Franse mededinger tijdens de oriëntatieloop te Athene in 1964. Hij werd meerdere dagen als vermist opgegeven. Toen wij Athene verlieten was hij nog steeds niet teruggevonden. Blijkbaar is hij in een ravijn gevallen. Dit om maar te zeggen hoe uitzonderlijk veeleisend de omstandigheden waren... de hitte, het reliëf...".

Op dat ogenblik bevindt majoor Terrijn zich bij de sectie operaties van de Staf LuM en aangezien hij op C-119 vliegt heeft hij zich meer dan waarschijnlijk als vrijwilliger opgegeven voor deze mooie zending. Enkele weken later zal hij aangesteld worden als OSN (Officier Supérieur Navigant, Commandant van de Vlieggroep) in de 15 Wing. Links van hem op de foto hierna, Guy Oger die ik gekend heb in het 2 Smd bij mijn aankomst in Florennes in mei 1966. Guy begon zijn opleiding als piloot bij de Luchtmacht wanneer hij al gebrevetteerd was bij het Licht Vliegwezen. In december 1966 ging hij over naar Sabena, net zoals heel wat piloten van het toenmalige 2 Smd.

In Athene maakte Guy dus deel uit van de basisploeg, sinds 1958 gevormd door Paul Christiaens, Rik Vandegaer en Jean Bauduin. In dit verband geeft Guy nog volgende toelichtingen :

La deuxième anecdote est beaucoup moins agréable vu qu'il s'agit du décès d'un compétiteur français lors de la course d'orientation à Athènes, en 1964. Il a été porté disparu pendant plusieurs jours. Lorsque nous avons quitté Athènes, on ne l'avait toujours pas retrouvé. Il a apparemment chuté dans un ravin. C'est dire si les conditions étaient particulièrement éprouvantes..., la chaleur, le relief... »

À l'époque, le Major Terrijn se trouve à la section opérations de l'État-major FAé et, comme il vole sur C-119, il s'est plus que probablement porté volontaire pour cette belle mission. Quelques semaines plus tard, le major sera promu et nommé OSN (Officier Supérieur Navigant, Commandant du Groupe de vol) au 15 Wing. À sa gauche sur la photo ci-après, Guy Oger que j'ai connu à la 2 Esc lorsque j'arrive à Florennes en mai 1966. Guy a commencé sa formation de pilote à la Force Aérienne étant déjà breveté à l'Aviation légère. En décembre 1966, il a rejoint la Sabena comme pas mal de pilotes de la 2 Esc à l'époque.

À Athènes, Guy a donc intégré l'équipe de base formée depuis 1958 par Paul Christiaens, Rik Vandegaer et Jean Bauduin. Contacté à ce sujet, Guy a bien voulu fournir les précisions suivantes :

« J'ai en effet participé au 13^e PAIM à Athènes en 1964.

PAIM

Zoals men kan vaststellen op de foto, wanneer de ploeg Athene verlaat, is het niet echt plezierig. Men onderscheidt van links naar rechts, Major Terrijn (hoofd van de delegatie), Guy Oger, Paul Christiaens, Rik Vandegaer, Jean Bauduin, Charles Rihon als reserve en Guy Devolder.



Comme on peut le constater sur la photo, lorsque l'équipe quitte Athènes, ce n'est pas vraiment la joie. On y distingue de gauche à droite, le Maj Terrijn (chef de délégation), Guy Oger, Paul Christiaens, Rik Vandegaer, Jean Bauduin, et Charles Rihon comme réserve et Guy Devolder.

“Ik heb inderdaad deelgenomen aan de 13^{de} PAIM te Athene in 1964.

Ik kwam dikwijls in de sportzaal en schermmeester Garin heeft mij opgemerkt en opgenomen in de ploeg. Mijn favoriete disciplines waren de hindernissenpiste, het oriëntatieparcours en het zwemmen. Gedurende de lange maanden van voorbereiding ontdekte ik het schermen, wat mij begeistert heeft.

Jammer genoeg werd dit mooi evenement, zoals je weet, ontsierd door de dood van de kapitein van de Franse ploeg. Hij overleed gedurende het oriëntatieparcours van 16 km door een val in het zeer geaccidenteerd terrein ten noorden van Athene ! Zijn lichaam werd pas twee dagen later teruggevonden, denk ik, dank zij het inzetten van speurhonden uit Frankrijk.”

“Tijdens de eerste proef in vlucht (de navigatie), stegen de vier vliegtuigen goed op en werd ik aldus reserve. Dit liet mij toe aan toerisme te doen samen met de reserve van de Franse ploeg.

Wij waren in Tatoi gelogeed, in de mess van een kazerne gelegen in de zomerresidentie van de Griekse koning ! Ik herinner mij een nachtelijk stappen met de ganse ploeg. Majoor Terrijn was inderdaad het hoofd van de delegatie en op die bewuste avond..., was hij ons van grote hulp! Ik bespaar u de details...”

Je fréquentais souvent la salle des sports et maître Garin m'avait repéré et m'a recruté dans l'équipe. Mes disciplines favorites étaient la piste d'obstacles, le parcours d'évasion et la natation. J'ai découvert l'escrime pendant les longs mois de préparation et cela m'a enthousiasmé.

Malheureusement, comme tu le sais, ce bel événement a été en-deuillé par la mort du capitaine de l'équipe française. Il s'est tué pendant le parcours d'évasion de 16 km en faisant une chute dans le relief très accidenté au nord d'Athènes ! Son corps n'a été retrouvé que deux jours plus tard, je crois, grâce à l'intervention de chiens pisteurs venus de France. »

Contacté, Charles Rihon a fourni les précisions ci-après :

« Lors de la première épreuve en vol (le rallye aérien), les quatre avions ont bien décollé et je me suis retrouvé réserve. Cela m'a permis de faire du tourisme avec la réserve de l'équipe française.

Nous étions logés à Tatoi, au mess d'une caserne située dans la résidence d'été du roi de Grèce !

Je me souviens d'une sortie nocturne avec toute l'équipe. Le Major Terrijn était effectivement le chef de la délégation et ce soir-là..., il nous fut d'un grand secours ! Je te passe les détails de l'affaire... ».

Tatoi.
Een logement, helemaal op ons niveau.
Un logement tout à fait à notre niveau.



Congo 1960: de dramatische onafhankelijkheidsperiode



Wilfried De Brouwer

Traduction :
André Perrad
& Mich De Weirdt

Congo 1960 : la période dramatique de l'indépendance

Deel 4: Achter de schermen

Partie 4 : Dans les coulisses

In onze vorige afleveringen hebben we u een algemeen overzicht gegeven van de inspanningen die België gedaan heeft om heel wat landgenoten uit het rumoerige Congo te evacueren. Zoals steeds, doen er zich bij dergelijke operaties heel wat anekdotes en gebeurtenissen voor die niet altijd het daglicht zien. Toch zijn bepaalde ervan het vermelden waard omdat ze een goed beeld geven van de sfeer die er toen heerste. Laat ons beginnen met een komische anekdote die wel typerend is voor de mentaliteit en het improvisatievermogen van de betrokkenen.

Dans nos précédents épisodes, nous vous avons donné un aperçu général des efforts faits par la Belgique pour évacuer nombre de ses compatriotes du Congo en ébullition. Comme toujours, il y a dans de telles opérations de nombreux événements et anecdotes qui restent cachés dans l'ombre. Pourtant, certains d'entre eux méritent d'être mentionnés car ils donnent une bonne image de l'atmosphère qui prévalait à l'époque. Commençons par une anecdote comique typique de la mentalité et des capacités d'improvisation des personnes impliquées.

De Volkswagen Karmann

We schrijven **15 juli 1960**. We waren sinds twee dagen in Léo en hadden ons reeds aangepast aan de chaos. We sliepen met de vier overblijvende Harvardpiloten van de Kitona flight in een bureel van de luchthaven van Ndjili en hadden bij de para's elk een veldbed kunnen op de kop tikken. Dekens hadden we niet, maar dat was niet nodig in dit tropisch klimaat. Onze bezwete vliegovertal, die sinds meer dan een maand niet meer gewassen was, volstond om de opdringerige muggen op afstand te houden. Daags tevoren hadden we elk nog een patrouillevlucht uitgevoerd langs de weg naar Thysstad, maar op 15 juli was er voorlopig nog niets gepland.

De luchthaven was een mierennest, honderden vluchtelingen kwamen aan met de wagen en lieten die ter plaatse. Voor ons was dit een gelegenheid om gratis vervoer te bekomen. Nadat ze hun wagen geparkeerd hadden, boden die mensen hun sleutel aan; we hadden vervoer tot de benzinetank leeg was en keken dan uit naar een ander voertuig.

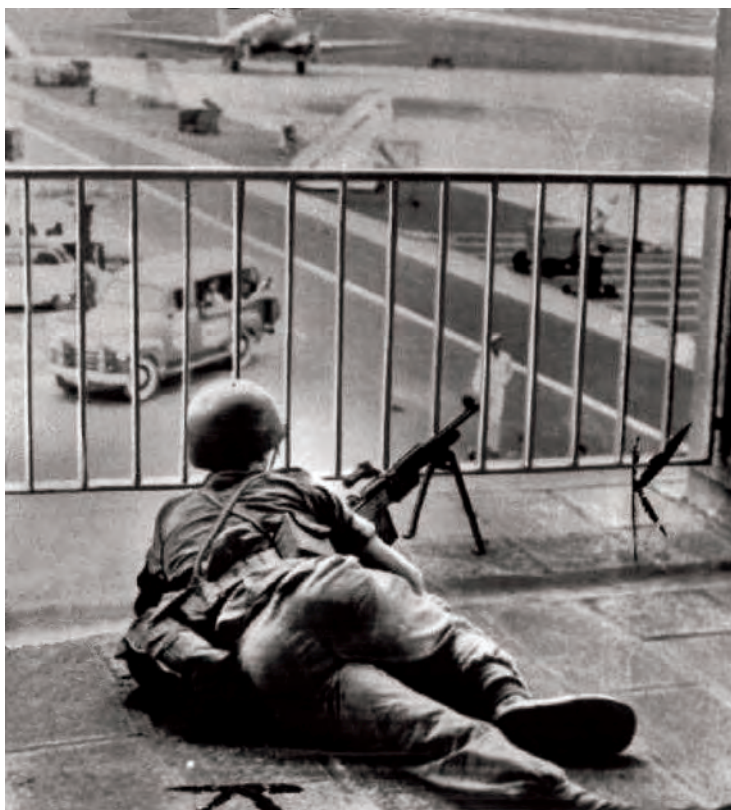
Die morgen van 15 juli waren we onze portie soldatenkoeken met gelei uit blik aan het verorberen in het luchthavengebouw toen Jim Van Roy me met een triomfantelijke blik vroeg of ik zin had voor een tripje in

La Volkswagen Karmann

Nous sommes le **15 juillet 1960**. Nous sommes à Léo depuis deux jours et déjà adaptés au chaos. Nous dormons avec les quatre pilotes de Harvard restant du flight de Kitona dans un bureau de l'aéroport de Ndjili et avons pu chacun dénicher un lit de camp chez les paras. Nous n'avons pas de couverture, mais ce n'est pas nécessaire sous ce climat tropical. Notre combinaison de vol moite de transpiration, qui n'a pas été lavée depuis plus d'un mois, suffit à éloigner les moustiques intrusifs. La veille, nous avons chacun effectué un vol de patrouille le long de la route de Thysville, mais rien n'est prévu pour le moment ce 15 juillet.

L'aéroport est un nid de fourmis, des centaines de réfugiés sont arrivés en voiture qu'ils laissent sur place. Pour nous, c'est l'occasion d'obtenir un transport gratuit. Après avoir garé leur voiture, ces personnes offrent leur clé; nous avons un moyen de transport jusqu'à ce que le réservoir d'essence soit vide, puis nous cherchons un autre véhicule.

Ce matin du 15 juillet, nous sommes en train de dévorer notre portion de biscuits militaires avec de la gelée en boîte dans le bâtiment de l'aéroport lorsque Jim Van Roy me demande avec un regard triomphant



De beveiliging van Ndjili, in de handen van onze para's.

La protection de Ndjili, assurée par nos paras.

een Volkswagen Karmann. Ik kon het niet geloven... de Karmann was de meest populaire en betaalbare sportauto van de jaren 50 en iemand had die zo maar achtergelaten. Er was wel een kleine hinderpaal; Jim had de Karmann gevonden op de parking waar de vluchtelingen hun wagens achterlieten, maar de eigenaar had 'vergeten' de sleutels af te geven. Geen probleem; Jim had de kabels van het contact losgekoppeld en was er in geslaagd het voertuig te starten. We hadden ruim voldoende benzine om heen en terug tot in Léo te rijden.

si je veux faire un tour en Volkswagen Karmann. Je n'arrive pas à y croire... la Karmann est la voiture de sport à prix abordable la plus populaire des années 50 et quelqu'un l'a abandonnée comme ça. Il y a bien un petit ennui; Jim a trouvé la Karmann dans le parking où les réfugiés laissent leurs voitures, mais le propriétaire a « oublié » de remettre les clés. Aucun problème; Jim débranche les fils d'allumage et réussit à démarrer le véhicule. Nous avons assez d'essence pour effectuer un aller-retour à Léo.

De / La Volkswagen Karmann.



Congo 1960

Daar gingen we dan. Eerst nog elk een achtergelaten Stengun en een paar laders mee graaien. Die wapens werden ontnomen van de ANC (*Armée Nationale Congolaise*) militairen bij de inname van Ndjili en lagen op een hoopje in een kamer. De miliciens van wacht vond het helemaal normaal dat we aan zelfbediening deden.

Destijds was de vierbaansweg tussen de vlieghaven en de stad nog midden in de natuur; vandaag is dit de hoofdweg van één van de wijken van Kinshasa. Het gaf een zalig gevoel om, weg van alle miserie, in volle vrijheid, te genieten van een ritje in een sportwagen.

Nous y allons donc. Mais d'abord, chacun doit emporter une mitraillette Sten abandonnée et quelques chargeurs. Ces armes avaient été saisies aux soldats de l'ANC (*Armée Nationale Congolaise*) lors de la prise de Ndjili et empilées dans une pièce. Le soldat de garde trouve tout à fait normal que nous fassions du self-service.

À l'époque, la route à quatre bandes entre l'aéroport et la ville est encore entourée par la nature; c'est aujourd'hui la route principale d'un des quartiers de Kinshasa. Quelle sensation de bonheur de pouvoir profiter d'une balade en voiture de sport, loin de toute misère, en toute liberté.



De vierbaansweg tussen Ndjili en de stad is vandaag de hoofdweg van één van de wijken van Kinshasa. De voetgangersbrug dient enkel om publiciteit te maken. Op het rechtse paneel leest men: "Primus, elle fait mousser la vie." Primus doet het leven bruisen.

La route à quatre bandes entre Ndjili et la ville est aujourd'hui la rue principale d'un des quartiers de Kinshasa. La passerelle à piétons ne sert que pour faire de la publicité. Sur le panneau de droite, on peut lire : « Primus, elle fait mousser la vie ».

Begrijpelijk waren er weinig activiteiten in de stad, maar toch konden we een bistro vinden met een terras waar we ogenschijnlijk iets konden eten en drinken. We parkeerden de Karmann vlak voor de ingang, installeerden ons aan een tafeltje op het terras langs de straat en legden onze twee Stens op tafel om die bij onraad onmiddellijk bij de hand te hebben. We keken uit naar een steak of een *filet de capitaine* maar met spijt moest de garçon ons melden dat "de bevoorrading nog niet was aangekomen". Het enige dat hij ons kon aanbieden was *croque monsieur* en, natuurlijk, een pintje Primus. Het moet een mooi zicht geweest zijn, twee jonge twintigers in hun vuile vliegoveralls, elk met een pistool aan de gordel, twee stenguns op tafel en een Karmann voor de deur, die zitten te genieten van een *croque monsieur* en een pint, en dit in het midden van een heksenketel.

Naturellement, il y a peu d'activités en ville, mais nous pouvons quand-même trouver une brasserie avec une terrasse où il serait apparemment possible de manger et boire quelque chose. Nous garons la Karmann juste devant l'entrée, nous nous installons à une table sur la terrasse le long de la rue et posons nos deux Sten sur la table pour les avoir immédiatement à portée de main en cas de danger. Nous espérons un steak ou un *filet de capitaine*, mais le serveur nous informe avec regret que « les provisions ne sont pas encore arrivées ». Tout ce qu'il peut nous offrir, c'est un *croque-monsieur* et, bien sûr, une pinte de Primus. Quel beau spectacle : deux jeunes d'une vingtaine d'années en salopette de vol dégoûtante, chacun avec un pistolet à la ceinture, deux mitraillettes Sten sur la table et une Karmann devant la porte, dégustant un *croque-monsieur* et une pinte, et ce en plein tohu-bohu.

Onze terugweg verliep rimpelloos, we parkeerden de wagen op een andere plaats omdat de vorige parking bezet was en gingen een kijkje nemen in de controletoren om te zien of er nog iets op het programma stond. Jo d'Hert en Baudouin de Changy waren in vlucht, maar voor ons was voorlopig niets voorzien. Hier en daar nog een praatje met vluchtelingen, met wat Sabenapiloten, en we konden terugkeren naar onze luxe slaapgelegenheid. Toen we aan de Karmann voorbij kwamen merkten dat er een Sabena bediende het voertuig aan het bekijken was.

Notre retour se passe bien. Nous garons la voiture à un autre endroit car le parking précédent est occupé et nous allons jeter un œil à la tour de contrôle pour voir s'il y a encore quelque chose au programme. Jo d'Hert et Baudouin de Changy sont en vol, mais rien n'est prévu pour nous pour le moment. Ici et là, nous conversons encore avec des réfugiés, avec des pilotes de la Sabena, et nous pouvons retourner dans notre luxueuse chambre à coucher. Lorsque nous passons devant la Karmann, nous remarquons qu'un employé de la Sabena regarde le véhicule.

Brouwerijen hebben altijd een belangrijke rol gespeeld in het economisch leven van Congo. Lumumba had zijn populariteit te danken als PR van een brouwerij, die rondjes kon aanbieden in de Congolese wijken. Het volstond een paar kratten bier in de wagen te hebben om overal vrije doorgang te krijgen. Ondanks alle crisissen is er nooit enig tekort geweest aan bier in Congo, ook vandaag floreren de brouwerijen als nooit tevoren. Destijds deed Primus het leven bruisen, vandaag spreekt men van de Primus generatie.

Les brasseries ont toujours joué un rôle important dans l'économie du Congo. Lumumba devait sa popularité en tant que PR d'une brasserie; il pouvait ainsi offrir des tournées dans les cités congolaises. Quelques caisses de bière dans la voiture suffisaient comme laissez-passer. Malgré toutes les crises, le Congo n'a jamais été en manque de bière; même aujourd'hui, les brasseries sont florissantes comme jamais. En son temps, Primus faisait vibrer la vie, aujourd'hui on parle de la génération Primus.



- Mooie wagen niet?
- *Ja zeker, dit is mijn wagen! Niet te geloven, deze morgen parkeer ik die op de parking; deze middag was die verdwenen en nu vind ik hem terug op een andere plaats!*
- Hoe is dat mogelijk?
- *Ik weet het niet, maar bovendien is er aan geprutst, de draden van het contact zijn losgekoppeld.*
- Wie zou u dat gelapt hebben? Heb je hulp nodig? We hebben wel iemand die dit kan hertstellen...
- *Bedankt, niet nodig. We hebben Sabenamecaniciens die dit kunnen doen.*
- OK dan maar... succes.
- Belle voiture, n'est-ce pas ?
- *Oui, c'est ma voiture ! Je n'arrive pas à y croire, ce matin je la gare sur le parking ; ce midi elle avait disparu et maintenant, je la retrouve ailleurs !*
- Comment est-ce possible ?
- *Je ne sais pas, mais en plus on y a bricolé, les fils de contact sont déconnectés.*
- Qui vous aurait fait ça ? Avez-vous besoin d'aide ? Nous avons quelqu'un qui peut réparer cela...
- *Merci, pas besoin. Nous avons des mécaniciens Sabena qui peuvent le faire.*
- OK alors ... bonne chance.

En we dropen af, op zoek naar een andere wagen. Ik had sterk de indruk dat onze Sabénien wel vermoedde wie de daders waren, maar wie gaat er van zijn neus maken tegen twee globetrotters die rondlopen met elk een pistool aan de gordel en een Stengun in de hand?

De Zuid-Afrikaanse piloten

Er waren heel wat Zuid-Afrikaanse piloten die actief waren op de binnenlandse Sabena vluchten in Congo. Het betrof meestal anciens van de SAAF (*South African Air Force*) die de oorlog hadden meegemaakt op het Afrikaanse continent. Gaston Dieu, die belast was met de Sabena operaties in Afrika, zelf een met DFC gelauwerde SAAF ancien, was wellicht niet vreemd aan hun aanwezigheid.

In een vorig magazine hebben we gewezen op de beroepsbekwaamheid van deze mensen die op de meest onmogelijke plaatsen en in

Et nous partons chercher une autre voiture. J'ai nettement l'impression que notre Sabénien soupçonne l'identité des auteurs. Mais qui va faire des histoires à deux globe-trotters qui se promènent chacun avec un pistolet à la ceinture et une mitraillette *Sten* à la main?

Les pilotes Sud-Africains

Il y a de nombreux pilotes sud-africains opérant sur les vols intérieurs Sabena au Congo. Il s'agit pour la plupart d'anciens de la SAAF (*South African Air Force*) qui ont vécu la guerre sur le continent africain. Gaston Dieu qui est en charge des opérations de la Sabena en Afrique, lui-même ancien de la SAAF décoré de la DFC, n'est peut-être pas étranger à leur présence.

Dans un précédent magazine, nous avons souligné la compétence professionnelle de ces personnes qui sont allées chercher des réfugiés dans les endroits les plus improbables et dans les circonstances les plus

Congo 1960

de moeilijkste omstandigheden de vluchtelingen gingen oppikken. Het waren piloten die zich goed in hun vel voelden in deze hectische omstandigheden. Maar toch...

De ontmoetingsplaats bij uitstek was 's avonds in de bar van de luchthaven – er is nooit enig tekort geweest aan bier. Eén van hen kwam mij zijn verhaal vertellen dat hij met zijn DC-3 terug gekomen was met een paar kogelgaten in het vliegtuig.

- *Vliegen jullie met een valscherms in uw Harvards?*
- Jawel, één voor de piloot en één voor de persoon in de backseat.
- *Hebben jullie geen reserve valscherms? Ik kan er ook één gebruiken.*

Wellicht was hij nog gewend aan zijn SAAF ervaringen waar de voltallige bemanning over een valscherms kon beschikken.

- Ik twijfel eraan of we enige reserve hebben. Trouwens, vergeet niet dat jullie met passagiers op stap zijn, niet met een lading bommen. Uw passagiers zullen het zeker niet op prijs stellen wanneer ze de boordcommandant met een valscherms zien springen.
- *Wanneer de kist in brand staat zijn er geen andere oplossingen, trouwens die passagiers zullen het ook niet voortvertellen.*
- Hoeveel pinten heb je al gedronken?

Ons VTB-lid Philippe Van Beethoven vloog als copiloot met een Zuid-Afrikaanse captain op DC-4. De evacuatie was volop aan de gang, een aantal vluchtelingen werden opgepikt op de weinige vliegvelden in Congo, die geschikt waren voor DC-4. Ondanks de chaos in Ndjili vroegen de luchthavenautoriteiten om telkens een vluchtplan in te dienen, ook voor binnenlandse vluchten. Iedereen wist dat die vliegplannen wellicht nooit verder gingen dan het bureel waar ze werden ingediend, maar het was toch wel nuttig te weten wie waar naartoe ging.

Het was de taak van de copiloot om het vluchtplan in te dienen en Philippe ging zelfbewust naar de controletoren om de nodige formulieren in te vullen. Het personeel was nogal schaars en het duurde een tijdje vooraleer hij aan de beurt kwam.

- Waar ga je heen?
- Naar Luluaburg met de OO-XXX.
- Maar, meneer, dit vliegtuig is aan het opstijgen!

Inderdaad, onze Zuid-Afrikaanse piloot was ongeduldig geworden en had beslist om de job dan maar alleen te doen. Zonder copiloot! Een overbodige luxe tijdens operaties...

Rare jongens, die Zuidafrikanen.

De stunt van Captain Lucien Lelarge

De DC-7 had de reputatie van het beste driemotorig vliegtuig ter wereld te zijn. De meeste boordcommandanten zijn minstens eenmaal komen landen met een schroef in vaanstand.

Die 3400 PK motoren waren reeds een attractie bij het opstarten.

difficiles. Ce sont des pilotes qui se sentent bien dans leur peau dans ces circonstances agitées. Bien que...

Le lieu de rencontre par excellence, c'est le soir au bar de l'aéroport - il n'y a jamais pénurie de bière. L'un d'eux vient me raconter son histoire : il est revenu avec son DC-3 avec quelques impacts de balles dans l'avion.

- *Volez-vous avec un parachute dans vos Harvards ?*
- Bien sûr, un pour le pilote et un pour la personne dans le backseat.
- *N'avez-vous pas de parachutes en réserve ? Je pourrais aussi en utiliser un.*

Peut-être est-il encore habitué à ses expériences SAAF où tout l'équipage disposait d'un parachute.

- Je doute que nous ayons des réserves. D'ailleurs, n'oubliez pas que vous voler avec des passagers, pas une charge de bombes. Vos passagers n'apprécieront certainement pas de voir le commandant de bord sauter avec un parachute.
- *Lorsque l'avion est en feu, il n'y a pas d'autres solutions ; ces passagers n'iront d'ailleurs pas le raconter.*
- Combien de pintes as-tu déjà bues ?

Notre membre VTB Philippe Van Beethoven vole sur DC-4 en tant que copilote avec un capitaine sud-africain. L'évacuation bat son plein, un certain nombre de réfugiés ont été pris en charge sur les quelques aérodromes du Congo adaptés au DC-4. Malgré le chaos à Ndjili, les autorités aéroportuaires demandent chaque fois de soumettre un plan de vol, y compris pour les vols intérieurs. Tout le monde sait que ces plans de vol ne vont jamais plus loin que le bureau où ils sont déposés, mais il est toujours utile de savoir qui va où.

C'est la tâche du copilote de soumettre le plan de vol, et Philippe se rend consciencieusement à la tour de contrôle pour remplir les formulaires nécessaires. Le personnel étant plutôt rare, il faut du temps pour que son tour arrive.

- *Où allez-vous ?*
- À Luluabourg avec l'OO-XXX.
- *Mais, monsieur, cet avion est en train de décoller !*

En effet, notre capitaine sud-africain s'est impatienté et a décidé de faire le travail seul. Sans copilote ! Un luxe inutile lors d'opérations...

Des gars étranges, ces Sud-Africains.

L'exploit du Capitaine Lucien Lelarge

Le DC-7 a la réputation d'être le meilleur avion trimoteur au monde. La plupart des commandants de bord sont venus atterrir au moins une fois avec une hélice en drapeau.

Ces moteurs de 3.400 CV sont déjà une attraction au démarrage. Le démarreur fait de son mieux pour lancer le moteur avec un hurlement presque désespéré. Les hélices commencent à bouger lentement, on

Congo 1960

De starter deed zijn best om de motor op gang te krijgen met een bijna wanhopig, schreeuwend geluid. De schroeven begonnen slechts langzaam te bewegen, men hoorde de motor zuchten. Af en toe een knal, dat betekende dat er leven in kwam; de benaming 'ontploffingsmotor' werd niet voor niets gekozen. En dan rook, veel rook en soms een paar vlammen; de cilinders leken één voor één wakker te worden; nee niet allemaal samen. Soms waren er een paar die weigerden, of die een terugslag veroorzaakten en de motor viel sputterend weer stil. Nog maar eens proberen, de tweede keer was meestal de goede keer. De procedure herhaalde zich voor de drie andere motoren. Zelfs toen het vliegtuig begon te taxiën hoorde men de motoren nog hoesten maar, eenmaal volle gas leek alles vrij vlot te draaien. Dat was tenminste de indruk die

entend soupiner le moteur. De temps en temps un bang, cela signifie qu'il commence à vivre; la dénomination « moteur à explosion » n'a pas été choisie pour rien. Et puis de la fumée, beaucoup de fumée et parfois quelques flammes; les cylindres semblent se réveiller un par un ; non, pas tous à la fois. Parfois, il y en a qui refusent ou qui provoquent un retour de flamme et le moteur s'arrête de nouveau en crachotant. Nouvel essai, la deuxième tentative est généralement la bonne. La procédure se répète pour les trois autres moteurs. Même lorsque l'avion commence à rouler, on entend encore tousser les moteurs, mais une fois à plein régime, tout semble fonctionner assez correctement. C'est du moins l'impression qu'on a au décollage.

Dans la nuit du 17 au 18 juillet 1960, Lucien Lelarge, vétéran de la



De DC-7, het beste driemotorig vliegtuig ter wereld.

men had bij het opstijgen.

Tijdens de nacht van 17 op 18 juli 1960 is Lucien Lelarge, een oorlogsveteraan en ancien van het ons welbekend 350 squadron, op weg van Léo naar Brussel met een eivolle DC-7C. Het is zijn beurt om een motorprobleempje te krijgen. Hij is boven Noord-Frankrijk wanneer plotseling één van zijn trekpaarden vuur vat. Alle pogingen om de motor te blussen en de schroef in vaanstand te brengen zijn tevergeefs. De motor trekt een vuurstreep in de nacht en wegens de hoge remkracht van de nog roterende schroef wordt het vliegtuig moeilijk controleerbaar; het gaat in een bocht en verliest geleidelijk hoogte. Lucien doet een May-Day oproep en wegens zijn brandende motor vraagt hij om onmiddellijk te landen.

Le DC-7, le meilleur trimoteur du monde.

guerre et ancien de notre célèbre 350 squadron, est en vol de Léo à Bruxelles avec un DC-7C complet. C'est à son tour d'avoir un problème de moteur. Il est au-dessus du nord de la France quand soudain un de ses chevaux de trait prend feu. Toutes les tentatives pour éteindre le feu et mettre l'hélice en drapeau sont vaines. Le moteur traîne une bande de feu dans la nuit et la puissance de freinage élevée de l'hélice encore en rotation rend l'avion difficile à contrôler ; il part en virage et perd progressivement de l'altitude. Lucien lance un May-Day et, à cause du moteur en feu, demande à atterrir immédiatement.

Il ne sait pas ce qui se passe en coulisse, mais soudain il aperçoit le balisage d'une piste d'atterrissage juste devant son nez. Il ne savait même pas qu'il y avait là un aérodrome. Il fait son approche à vue sans aucune

Congo 1960

Hij weet niet wat er achter de schermen gebeurt, maar plotseling ziet hij de lichten van een startbaan, vlak voor zijn neus. Hij wist zelfs niet dat daar een vliegveld was. Hij doet zijn nadering op zicht zonder enig ander hulpmiddel of begeleiding en slaagt erin te landen. Maar hij moet zodanig remmen dat zijn banden het begeven. Het vliegtuig rijdt voort op de velgen en komt tot stilstand in het gras, op enkele tientallen meter van een bommenrij. Tot grote verbazing van de bemanning zien zij onmiddellijk vlak langs hen een pompierswagen opdagen. Die begint de brandende motor te blussen en voorkomt dat het vliegtuig in de vlammen opgaat. De passagiers die het vliegtuig via de nooduitgangen verlaten worden een paar minuten later opgepikt door een bus en opgevangen een groot lokaal. Lucien kan de dispatch in Zaventem verwittigen die onmiddellijk vervoer stuurt om de passagiers op te pikken.

Ze waren geland op een militair vliegveld dat op dit late uur reeds gesloten was. Dat was de reden waarom de verkeerscontrole hen geen instructies had gegeven om daar te landen. Wat was er gebeurd?

Militaire vliegvelden sluiten na landing van het laatste vliegtuig, maar in principe blijft er altijd een permanentieploeg ter plaatse om bij een noodgeval het vliegveld vrij snel te kunnen openen. In die ploeg zijn zowel verkeersleiders als brandweermannen opgenomen. We weten niet wat er tijdens de gesprekken tussen de verkeersorganismen gezegd is, maar volgens de versie van de permanentieploeg ter plaatse waren zij op stap met een brandweervan toen zij de DC-7 met brandende motor opmerkten. Ze zijn onmiddellijk naar de controletoren gereden en hebben er een verkeersleider afgezet om de startbaanverlichting aan te steken. Toen de anderen zagen dat het brandend vliegtuig daadwerkelijk kwam landen zijn ze met hun ongewoon vervoermiddel tot het einde van de startbaan gereden, juist op tijd om de brandende motor te blussen.

Dame Fortuna was die avond aan de zijde van Lucien Lelarge, maar één ding is duidelijk, dit kritisch noodgeval werd door onze ancien op een professionele manier afgehandeld.

Katanga

De toestand in Katanga was verwarrend. Moïse Tshombé, de leider van de Conakat, was de Europeanen gunstig gezind, maar dat was niet het geval voor heel wat Katangezen die tot andere partijen of stammen behoorden. Ter illustratie, in ons vorig magazine hebben we een aantal belangrijke interventies vermeld op diverse plaatsen in deze provincie.

Hieronder brengen we u het verhaal van twee van onze leden die ter plaatse waren tijdens deze periode en wiens ouders rechtstreeks betrokken waren in de onregelmatigheden.

Muiterij in het kamp "Majoor Massart", Elisabethstad (É'ville)

De ouders van ons VTB-lid, André Perrad, woonden in E'ville. Zijn vader, Majoor Paul Perrad, (Ardeense Jagers) was tweede in bevel van het kamp Massart. Het verhaal van André.

Niet lang na de onafhankelijkheid wordt het geleidelijk onrustig in de twee kampen van de voormalige Weermacht: het kamp Massart, dat het 12 Infanterie Bn huisvest, met het munitiedepot van Kabembe in de omgeving, en het kamp Simonet. De troepen bestaan uit ongeveer 90% Congolezen, vooral afkomstig uit provincies, dus etnisch verschillend van de lokale bevolking. Het grootste deel van deze troepen zijn

assistance ou guidage et parvient à atterrir. Mais il doit tellement freiner que ses pneus rendent l'âme. L'avion continue sur les jantes et s'arrête dans l'herbe, à quelques dizaines de mètres d'une rangée d'arbres. À sa grande stupéfaction, l'équipage voit un camion de pompiers arriver immédiatement juste à côté d'eux. Il commence à éteindre le moteur en feu et empêche l'avion de s'enflammer. Quelques minutes plus tard, les passagers sortant de l'avion par les issues de secours sont pris en charge par un bus et accueillis dans une grande salle. Lucien peut avertir le dispatch à Zaventem qui envoie immédiatement un transport pour récupérer les passagers.

Ils se sont posés sur un aérodrome militaire déjà fermé à cette heure tardive. C'est pourquoi la tour de contrôle ne leur a donné aucune instruction pour y atterrir. Que s'est-il passé ?

Les aéroports militaires ferment après l'atterrissage du dernier avion, mais en principe, il y a toujours une équipe de permanence sur place pour pouvoir ouvrir l'aéroport assez rapidement en cas d'urgence. Cette équipe comprend à la fois des contrôleurs aériens et des pompiers. Nous ne savons pas ce qui a été dit lors des conversations entre les autorités du trafic aérien, mais selon la version de l'équipe de permanence sur place, ils étaient en route avec un camion de pompiers lorsqu'ils ont remarqué le DC-7 avec le moteur en feu. Ils se sont immédiatement rendus à la tour de contrôle et ont déposé un contrôleur de trafic aérien pour allumer les feux de piste. Quand les autres ont vu que l'avion était réellement en train d'atterrir, ils ont conduit leur engin spécial jusqu'au bout de la piste, juste à temps pour éteindre le moteur en feu.

Dame Fortune était avec Lucien Lelarge cette nuit-là, mais une chose est claire, cette urgence critique a été gérée de manière professionnelle par notre ancien.

Katanga

La situation au Katanga est confuse. Moïse Tshombé, le chef de la Conakat, est favorable aux Européens, mais ce n'est pas le cas de nombreux Katangais appartenant à d'autres partis ou tribus. À titre d'illustration, nous avons mentionné dans notre revue précédente un certain nombre d'interventions importantes à divers endroits de cette province.

Ci-dessous, nous vous rapportons l'histoire de deux de nos membres qui étaient sur place pendant cette période et dont les parents ont été directement impliqués dans les événements.

Mutinerie du Camp « Major Massart », Élisabethville (É'ville)

Les parents de notre membre VTB André Perrad habitent à É'ville. Son père, le major Paul Perrad (Chasseurs Ardennais) est commandant en second du camp Massart. Le récit de Dédé.

Peu après l'indépendance, des remous se produisent dans les deux principaux camps militaires de l'ancienne Force Publique à É'ville : le camp Massart hébergeant le 12 Bn d'Infanterie avec à proximité le dépôt de munitions de Kabembe et le camp Simonet. Les troupes sont composées d'environ 90% de Congolais provenant d'autres provinces et donc d'ethnies autres que locales. La majeure partie des troupes est plutôt favorable à la Balubakat, associée au MNC de Lumumba et rivale de la Conakat de Tshombé.



Paul Perrad

aanhangers van Balubakat, die zich geassocieerd hadden met de MNC van Lumumba, de rivalen van Conakat.

Als gevolg van de agressieve toespraak van Lumumba en de uitpattingen in Leo en Thysville komt er vanaf **09 juli** een stroom van Europese vluchtelingen op gang, richting Rhodesië. Daarbij verspreidt zich nog het gerucht dat de Europeanen alle zwarte soldaten willen doden. Als voorzorg wordt alle munitie overgebracht naar het depot van Kabembe.

Rond 18.00 u wordt het commando verwittigd dat er een muiterij aan het broeden is. Mijn vader brengt de militaire politie (MP) in alarmtoestand en laat bewakingsrondes uitvoeren. Rond 22.00 u geeft hij de officier van wacht nog bijkomende richtlijnen waarna hij naar huis terugkeert, op enkele honderden meters van de kazerne.

Rond 22.30 u klinken de eerste gewerschoten in het kamp, hij stopt de kinderen in de wagen en vraagt mijn moeder om tot bij vrienden te rijden in de stad. Dan gaat hij te voet naar het wachthuis waar hij commandant Janssens, chef van de MP's ontmoet. Ondanks het verbod van het commando van de Groepering heeft Janssens zijn woning verlaten en stuurt hij zijn MP's ter plaatse. Slecht nieuws: adjudant Poncelet is gedood, luitenant Grandelet is gekwetst en de muiters bezetten het wachthuis en een paar gebouwen in de omgeving. De muiterij breidt zich uit.

Janssens heeft in zijn wagen een kist Mills granaten; mijn vader zet ze op scherp en ze doen beiden een aanval op het wachthuis. Ze gooien hun granaten verspreid rond, ook achter het wachthuis zodat de muiters denken dat het een morteraanval betreft. Ze slaan op de vlucht. Onmiddellijk daarop wordt het wachthuis ingenomen door de MP's en de officier van wacht en twee Congolese onderofficieren worden bevrijd. Zestien muiters worden gevangen genomen, waaronder één der belangrijkste aanstokers.

Ondertussen zijn de kampcommandant, Maj Crèveœur en nog een paar andere officieren aangekomen en ze doen een poging om met de

Le **09 juillet**, suite aux discours agressifs de Lumumba et les exactions à Léo et Thysville, un flot de réfugiés européens fuit vers la Rhodésie. De plus, une rumeur se répand selon laquelle les Européens veulent tuer tous les soldats noirs. Par prudence, toutes les munitions sont transférées vers le dépôt de Kabembe.

Vers 18.00h, le Commandement est averti de l'imminence d'une mutinerie. Mon père met la Police Militaire (PM) en alerte zéro et fait exécuter des rondes. Vers 22.00h, il donne à l'officier de garde des consignes supplémentaires, puis rentre se coucher chez nous, hors du camp à quelques centaines de mètres du corps de garde.

Vers 23.30h retentissent les premiers coups de feu dans le camp. Papa s'équipe, enfourne la famille dans la voiture conduite par maman, direction la ville chez des amis. Puis il part à pied vers le corps de garde devant lequel il est rejoint par le commandant Janssens, chef de la Cie PM, qui malgré l'interdiction du Commandement de Groupement, est sorti de ses quartiers et a envoyé intervenir la PM en alerte. Mauvaises nouvelles : l'Adjt Poncelet a été tué, le Lt Grandelet est blessé et les mutins occupent le corps de garde ainsi que quelques bâtiments à proximité. La mutinerie prend de l'ampleur.

Dans sa voiture, le commandant Janssens dispose d'une caisse de grenades Mills. Janssens et mon père les amorcent et à deux effectuent une offensive vers le corps de garde en lançant des grenades à gauche et à droite de l'accès. Papa en lance par-dessus les toits, ce qui fait croire aux mutins qu'ils subissent des tirs de mortiers. C'est la fuite ! Peu après intervient le peloton de la PM qui parvient à sécuriser le corps de garde et ses accès. L'officier de garde et deux adjudants congolais sont libérés. 16 prisonniers sont faits dont un des principaux agitateurs.

Le commandant du camp, le Maj BEM Crèveœur, est arrivé ainsi que d'autres officiers qui s'efforcent de parler aux mutins. L'aumônier Adam entreprend de parlementer avec une des Compagnies qu'il parvient à calmer. Les coups de feu cessent mais les mutins ne désarment pas mais se calment et envoient certains de leurs blessés vers le corps de garde. La situation se stabilise mais reste très précaire.

Congo 1960

muiters te praten. Aalmoezenier Adam komt ook onderhandelen met één van de compagnies en slaagt erin ze te kalmeren. Het geweervuur vermindert, de muiters kalmeren zich, maar weigeren nog steeds hun wapens in te leveren. Ze sturen een paar gekwetsten naar het wachthuis. De toestand stabiliseert zich maar blijft precair.

Tijdens de nacht verneemt men dat een groep muiters een mitrailleur hebben opgesteld aan de spoorovergang van de Munana weg, vlakbij het kamp. Ze schieten op iedereen die voorbij komt en doden vijf personen, waaronder de consul van Italië. Er wordt gevreesd dat de muiters, zoals in Léo en Thysstad, de stad zullen overnemen.

Vanaf het begin van de munitierij wordt door de lokale autoriteiten, waaronder Tshombé, een dringende tussenkomst gevraagd aan de metropolitaanse strijdkrachten. Deze aanvraag wordt gesteund door de militairen in de stad en ook door het commando in Kamina, dat drie DC-3, één DC-6 en één C-119 met de 1 Cie Para, de 1 (Ma) Bevr en steunmateriaal in gereedheid brengt. Echter, de aanvraag wordt niet gesteund door de BE ambassade in Léo met als gevolg dat Cometro elke actie formeel verbiedt.

In Brussel wordt Arthur Gilson, de minister van landsverdediging, ingelicht en geïnterpelleerd door de ex-vicegouverneur Shöller die hem de vraag stelt: "Hoeveel doden wenst u?". De reactie laat niet op zich wachten. Tot tweemaal toe geeft de minister via een **Flash, zeer geheim** bericht het uitvoeringsbevel aan Kamina. De tekst van het tweede bericht: "Mijn vorige Flash is een bevel vanwege de Belgische regering die niet ondergeschikt is aan Cometro. Execute. Ack."

Op zondag **10 juli** landen om 06.00 u 's morgens vijf vliegtuigen vanuit Kamina, versterkt door 2 DC-4 van Sabena op de vlieghaven van Luano (Éville). Om 07.30 u omsingelen de para's het kamp Massart

Au cours de la nuit, on apprend qu'une équipe de mutins, armée d'un fusil mitrailleur, s'est postée pour couvrir le passage à niveau sur la route Munama (très proche du camp). Ils tirent sur tout ce qui passe et font 5 tués européens dont le consul d'Italie. On craint l'invasion des mutins en ville comme à Léo et Thysville.

Dès le début de la mutinerie, des messages avec demande pressante d'une intervention des forces métropolitaines émanent des autorités civiles, y compris Tshombé. Cette demande est soutenue par les militaires d'Éville et également le commandement de Kamina (Baka) qui prépare déjà 2 DC-4 et un C-119 avec la 1 Cie Para, la Cie (Ma)Lib et le matériel de support. Depuis Léopoldville, l'ambassade belge refuse de cautionner une intervention et Cometro s'aligne sur cette position en interdisant formellement toute action.

À Bruxelles, le Ministre de la Défense Gilson est directement mis au courant et sollicité par l'ancien vice-gouverneur général Shöller qui lui demande : « *Combien de morts vous faut-il ?* » À deux reprises par message « **FLASH Très Secret** », le MDN donne l'ordre d'exécution à Baka : « *Mon flash précédent constitue un ordre du gouvernement belge qui n'est pas subordonné à Cometro. Exécutez. Ack.* »

Dimanche **10 juillet** 06.00h, cinq avions de Kamina renforcés par deux DC-4 de la Sabena sont arrivés à Luano, aéroport d'Éville. À 07h30, les paras encerclent le camp Massart et dégagent le passage à niveau. Après quelques escarmouches, la situation est bien maîtrisée dès 09h40. Les mutins seront désarmés, jugés et, pour la plupart, finalement renvoyés dans leurs ethnies. Deux DC-4 de la Sabena et les DC-6 et DC-3 militaires ont évacué environ 300 réfugiés.

C'est le seul cas où une mutinerie de l'ANC a pu être complètement maîtrisée par les Européens appuyés par des militaires congolais fidèles



(coll J.V. via Wilhelm)

10 Juli 1960 - Éville.

Interventie van de metropolitaanse troepen. Twee DC-4 van Sabena en militaire DC-3 en DC-6 evacueren ongeveer 300 vluchtelingen. Rechts op de achtergrond bemerkt men een C-119 die het de uitrusting van de troepen vervoerde.

10 Juillet 1960 - Éville.

Intervention des troupes métropolitaines. Deux DC-4 de la Sabena et des DC-3 et un DC-6 militaires ont évacué environ 300 réfugiés civils. Sur l'arrière plan à droite, on remarque le C-119 qui transportait l'équipement des troupes.

Congo 1960

en ontruimen de spoorovergang. Na een paar schermutselingen is om 09.40 u de toestand onder controle. De muiters worden ontwapend en uiteindelijk naar hun etnische gemeenschap teruggestuurd. De twee DC-4 van Sabena en de militaire DC-3 en DC-6 evacueren ongeveer 300 vluchtelingen.

Dit is het enig geval waarbij een muiterij werd gestopt door Europeanen, gesteund door getrouwe Congolese militairen en de metropolitaanse troepen. Nochtans werd dit door de VN beschouwd als een Belgische militaire agressie.

Jadotstad

Dit laatste verhaal wordt ons gebracht door Ingrid De Sloovere, echtgenote van ons VTB-lid Piet Van Riet.

Mijn vader, Marcel De Sloovere, is in augustus 1951 vertrokken naar Jadotstad, het huidige Likasi. Hij is er gehuwd met mijn moeder die hem daar in 1952 verwoogde. Ze kregen drie dochters, Rita, Ingrid en Marleen (geboren op 1 juli 1960!).

Marcel was werkzaam als technisch tekenaar bij de uitbouw van Sogechim, de fabriek voor de dialyse van het kopererts. Hij had zijn legerdienst gedaan als sergeant parachutist het 1ste bataljon SAS (*Special Air Service*) in Schaffen. Mede door zijn training bij de para's is hij altijd begaan geweest met de veiligheid van de bevolking.

Zoals de meeste kolonials was hij zeer bezorgd over de stabiliteit van het land na de onafhankelijkheid. Sommigen hadden reeds voor 30 juni 1960 hun echtgenote en kinderen naar huis gestuurd, maar Marcel had beslist om zijn gezin samen te houden in Jadotstad. Nochtans hadden ze met een aantal Belgen ter plaatse beslist om onder zijn leiding een soort burgerwacht, een commando, op te richten. Ze bewapenden zich, maakten een noodplan en kwamen regelmatig samen om de toestand te bespreken.

Drie dagen na de provocerende toespraak van Lumumba brengt hij zijn groep in staat van alarm; de automatische wapens worden uit hun geheime opslagplaats gehaald en in gereedheid gebracht.

Terloops, Marcel was schepen in Jadotstad en goed bevriend met Victor Lundula, burgemeester van Kikula, deelgemeente van Jadotstad. Deze wordt op 06 juli door zijn neef Patrice Lumumba aangesteld tot stafchef van de Weermacht die meteen omgedoopt werd tot ANC (Armée Nationale Congolaise). Hij werd in één adem benoemd van reserve-onderofficier tot luitenant-generaal. Door deze vriendschapsbanden is Marcel op de hoogte van bepaalde ontwikkelingen bij het pas opgerichte ANC.

Op **8 juli 1960** breekt een opstand uit bij de ANC in het kamp van Mwadingusha, ongeveer 60 Km ten noordwesten van Jadotstad. Het commando van Marcel wordt in de hoogste staat van alarm gebracht en gaat discreet bivakkeren in het atheneum. Van daaruit voeren ze verschillende opdrachten uit.

Op **09 juli** sijpelt het nieuws binnen van de revolutie in E'ville en om 23 u wordt de blanke bevolking via de radio in het Nederlands opgeroepen om zich naar de verzamelplaatsen te bewegen. Het atheneum en de school Sacré Coeur waren voorafgaandelijk aangeduid en beide verzamelplaatsen worden verdedigd door gewapende leden van het commando. Deze kunnen een geheim ANC bericht intercepteren met oprui-

et les troupes métropolitaines. Par contre, l'ONU y a vu une « agression » militaire belge.

Jadotville

Cette dernière histoire nous est rapportée par Ingrid De Sloovere, épouse de notre membre VTB Piet Van Riet.

Mon père, Marcel De Sloovere, est parti en août 1951 à Jadotville, aujourd'hui appelée Likasi. Il s'y est marié avec ma mère qui l'a rejoint là-bas en 1952. Ils ont eu trois filles, Rita, Ingrid et Marleen (née le 1 juillet 1960!).

Marcel travaille comme dessinateur technique lors du développement de Sogechim, l'usine de dialyse du minerai de cuivre. Il a fait son service militaire comme sergent parachutiste dans le 1 Bataillon SAS (*Special Air Service*) à Schaffen. En partie à cause de sa formation chez les paras, il a toujours été soucieux de la sécurité de la population.

Comme la plupart des coloniaux, il est fort préoccupé par la stabilité du pays après l'indépendance. Certains ont déjà renvoyé leurs femme et enfants au pays avant le 30 juin 1960, mais Marcel a préféré garder sa famille auprès de lui à Jadotville. Cependant, avec un certain nombre de Belges sur place, il décide de former une sorte de garde civile, un commando, sous sa direction. Ils s'arment, élaborent un plan d'urgence et se réunissent régulièrement pour discuter de la situation.

Trois jours après le discours provocateur de Lumumba, il met son groupe en état d'alerte ; les armes automatiques sont extraites de leur entrepôt secret et préparées.

À propos, Marcel est échevin à Jadotville et excellent ami de Victor Lundula, bourgmestre de Kikula, une entité de Jadotville. Le 6 juillet, ce dernier est nommé par son neveu Patrice Lumumba, chef d'État-major de la Force Publique qui est aussitôt rebaptisée ANC (Armée Nationale Congolaise). En un rien de temps, de sous-officier de réserve il est promu lieutenant-général. Grâce à ses liens d'amitié, Marcel est tenu au courant de certains développements à l'ANC nouvellement créée.

Le **8 juillet 1960**, un soulèvement éclate à l'ANC dans le camp de Mwadingusha, à environ 60 km au nord-ouest de Jadotville. Le commando de Marcel est placé dans le plus haut état d'alerte et va camper discrètement dans l'athénée. De là, ils effectuent diverses missions.

Le **9 juillet**, la nouvelle de la révolte à E'ville se répand et à 23.00h, la population blanche est appelée par radio, en néerlandais, à se déplacer vers les points de rassemblement. L'athénée et l'école du Sacré Coeur avaient été préalablement désignés et les deux points de rassemblement sont défendus par des membres armés du commando. Ils parviennent à intercepter un message secret de l'ANC au langage incendiaire, après quoi ils décident d'envahir le camp militaire avec un commando de 17 hommes.

Les soldats congolais (quelques 300) sont désarmés et mis aux arrêts. Les armes sont entreposées dans un dépôt surveillé et « l'état d'exception » est déclaré. Ensuite, des véhicules blindés sont pilotés par des membres du corps de volontaires. Ces derniers effectuent des patrouilles et occupent des points vitaux.

Congo 1960

ende taal, waarna ze beslissen met een commandogroep van 17 man het militair kamp binnen te vallen.

De Congolese militairen (een 300-tal) worden ontwapend en onder huisarrest geplaatst. De wapens worden in een bewaakt depot opgeslagen en de 'uitzonderingstoestand' wordt uitgeroepen. Verder worden gepantserde voertuigen bemand door leden van het vrijwilligerskorps. Deze voeren patrouilles uit en bezetten vitale punten.

Op **10 juli** rond 11 u heeft Marcel radiocontact met de basis van Kamina en beschrijft de toestand. Bij zijn verzoek om bijstand krijgt hij het antwoord: "Goed gewerkt, maar voor het ogenblik kunnen we niets doen".

Inderdaad, we verwijzen naar het verhaal van André Perrad; op dat ogenblik was de operatie in E'ville aan de gang.

Kort daarop krijgt Marcel de aanmaning van de Belgische functionaris, uittredende burgemeester van Jadotstad, dat hij met zijn handelingen te ver was gegaan en door een internationaal gerechtshof zou kunnen veroordeeld worden, "voor staatsgreep in een onafhankelijk land." Hij raadt aan om de wapens terug te geven aan het ANC en met hen te onderhandelen. Marcel gaat niet in op deze vraag.

Na onderling overleg besluit het commando om gewapende konvooien te organiseren om de blanke burgers in veiligheid te begeleiden naar Rhodesië. Op 11 juli 's avonds vormen ze een eerste konvooi van 5 auto's en rijden ze 's nachts via de oude "Ossewaa route" op kompas richting zuid, door de brousse en moerassen naar Rhodesië. Eens over de grens rijden ze verder via Lusaka tot Salisbury, waar ze na een tocht van +/- 2000 km op 15 juli heelhuids toekomen. Over gans het traject worden ze door de Rhodesische bevolking uiterst behulpzaam opgevangen.

Le **10 juillet** vers 11.00h, Marcel entre en contact radio avec la base de Kamina et décrit la situation. Lorsqu'il demande de l'aide, il reçoit cette réponse : « Bon boulot, mais on ne peut rien faire pour le moment ».

En effet, nous faisons référence à l'histoire d'André Perrad; à ce moment-là, l'opération d'E'ville est en cours.

Peu de temps après, Marcel reçoit un avertissement du fonctionnaire belge, maire sortant de Jadotville, disant qu'il est allé trop loin dans ses actions et qu'il pourrait être condamné par un tribunal international « pour un coup d'état dans un pays indépendant ». Il conseille de rendre les armes à l'ANC et de négocier avec eux. Marcel ne répond pas à cette suggestion.

Après consultation interne, le commando décide d'organiser des convois armés pour escorter de façon sécuritaire les civils blancs vers la Rhodesie. Le soir du 11 juillet, ils forment un premier convoi de cinq voitures et roulent de nuit via l'ancienne « route d'Ossewaa » à la boussole, direction sud, à travers la brousse et les marais jusqu'en Rhodesie. Une fois la frontière franchie, ils continuent via Lusaka jusqu'à Salisbury, où ils arrivent sains et saufs le 15 juillet après un parcours de +/- 2.000 km. Tout au long de la route, ils sont reçus de façon très accommodante par la population rhodésienne.

Quelques convois supplémentaires suivent les traces du premier. Ils arrivent tous sains et saufs à Salisbury. Les paras avancent également vers Jadotville, après l'opération réussie du 10 juillet à E'ville. Ils libèrent les Blancs rassemblés à l'Athénée et au Sacré Cœur et les escortent jus-

File aan de Rhodesische grens.

File à la frontière rhodésienne.





Marcel
met de schepensjerp.

Marcel avec la ceinture
d'échevin.

Een paar bijkomende konvoeien volgen in de voetsporen van het eerste. Ze hebben alle heelhuids Salisbury bereikt. Ook stoten de para's door naar Jadotstad, na de succesvolle operatie van 10 juli in E'ville. Ze bevrijden de samengetropte blanken uit het atheneum en Sacré Coeur en begeleiden hen naar E'ville, waarna ze verder worden geëvacueerd naar hun thuisland.

Na de goed gelukte veilige evacuatie van de blanke bevolking, waaronder géén enkel dodelijk slachtoffer is gevallen, wordt de voormalige burgemeester Armand Glautier, die toch nog getracht heeft met de muitende soldaten te onderhandelen, door hen koelbloedig neergeschoten.

Daarna wordt het commercieel gedeelte van stad totaal leeggeplunderd.

Nawoord

De gebeurtenissen in E'ville en Jadotstad zijn kenmerkend voor de onrust binnen de blanke gemeenschap na de onafhankelijkheid. Alhoewel Tshombé, de gouverneur van Katanga, de blanken gunstig gezind was, waren er in het ANC heel wat elementen die beïnvloed werden door de Balubakat, aanhangers van de MNC, de partij van Lumumba. Dit leidde tot grote onzekerheden bij de koloniale die onmogelijk kon inschatten hoe de toestand zou evolueren. In E'ville werd de ANC rebellie gestopt dank zij een gecoördineerde interventie. Kenmerkend was wel het verschil in aanpak tussen Cometro en de minister van defensie. Gen Gheysen was terughoudend om de Belgische troepen in te zetten, maar de minister oordeelde dat het humanitair aspect voorrang had op de politieke richtlijnen.

in Jadotstad hebben de koloniale geanticipeerd, ze zijn opgetreden na het onderscheppen van opruiende berichten. Het initiatief van "Marcel's commando" was een illegale actie, maar ze hebben bereikt wat ze wilden bereiken. Diegenen die de stad wilden verlaten hebben dit kunnen doen zonder kleerscheuren. Dank zij hun goed doordacht optreden zijn er langs beide zijden geen slachtoffers gevallen.

qu'à E'ville, d'où ils sont ensuite évacués vers leur patrie.

L'évacuation réussie de la population blanche n'a fait aucune victime. Cependant, lors de sa tentative de négociation avec les mutins, l'ancien maire Armand Glautier est abattu de sang-froid par ceux-ci.

Après cela, la zone commerciale de la ville est complètement pillée.

Epilogue

Les événements d'E'ville et de Jadotville sont caractéristiques de l'anxiété qui règne au sein de la communauté blanche après l'indépendance. Bien que Tshombé, gouverneur du Katanga, soit favorable aux Blancs, de nombreux éléments de l'ANC sont influencés par la Balubakat, partisane du MNC, le parti de Lumumba. Cela génère de grandes incertitudes parmi les coloniaux qui ne peuvent pas prévoir l'évolution de la situation. À E'ville, la rébellion de l'ANC a été stoppée grâce à une intervention coordonnée; à Jadotville les coloniaux ont anticipé, ils ont agi après l'interception de messages subversifs. L'initiative du « commando de Marcel » était une action illégale, mais ils ont réalisé leur objectif. Ceux qui voulaient quitter la ville ont pu le faire sans accroc. Grâce à leurs actions bien pensées, il n'y a eu de victimes ni d'un côté ni de l'autre.

Chuck Yeager

(February 13, 1923 – December 7, 2020)

Last month, one of the most famous F-104 flyers took off for his last flight.

Flying the P-51 Mustang, Chuck Yeager logged 12.5 registered victories during WW II and became one of the most famous aviation pioneers after the war. In 1947 he is the first pilot in history to exceed the speed of sound in level flight with the Bell X-1. Throughout his life, he flies 361 different types of aircraft. One of these was the NF-104A.



Ready for an experimental test flight with the NF-104A.

Picture of Chuck with VTB member Danny De Leyn, in 2003 at the Oshkosh air show.



The NF version of the Starfighter was equipped with an auxiliary rocket booster and reached a maximum altitude of 118,860 feet. It was used for astronaut training by the NASA.

It was during one of these experimental flights that Chuck Yeager went into a flat spin at approximately 100,000 feet. He bailed out at 8,500 feet, suffered from burns caused by the propellant of his ejection seat, but recovered without further injuries.

Because he didn't have a university degree, he never joined the club of US astronauts. He remained his whole career in the USAF, and was involved in the Korean and Vietnam wars. He was Squadron C.O. in Hahn AFB (GE), Wing C.O. in Clark AFB in the Philippines and vice-commander of the 17th Air Force in Ramstein (GE). He retired as brigadier general in 1975.