

IMPRIME – DRUKWERK

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

**LES VIEILLES TIGES
DE BELGIQUE**

a.s.b.l.

*

**DE 'VIEILLES TIGES'
VAN BELGIË**

v.z.w.

**Périodique trimestriel
Driemaandelijks tijdschrift**

**N° 2/99
April-Mei-Juni
Avril-Mai-Juin
1999**

*

Editeur responsable-Verantwoordelijk uitgever

Robert Feuillen
rue Montoyer/straat 1/13
1000 Bruxelles-Brussel

**Bureau de dépôt
Afgiftekantoor
1150 Bruxelles-Brussel 15**

A l'attention de – Ter attentie van

Prochain voyage

**2 juin 1999
« La Coupole »
à Helfaut-Wizernes
(St Omer)**

*

**Centre d'histoire
de la guerre et des fusées**

Volgend reis

**2 juni 1999
« La Coupole »
in Helfaut-Wizernes
(St. Omer)**

*

**Historiek centrum
Van oorlog en raketten**

Visite de
"LA COUPOLE"
à Helfaut (St. Omer)
le 2 juin 1999
*

BILLET D'INSCRIPTION

à envoyer, accompagné de votre chèque à :

Paul JOUREZ
Rue de la Croisette 56
1470 BAISY-THY

NOM :

Prénom :

accompagné par :

Soit au total personne(s)

Je joins un chèque barré libellé au nom de
VTB-JOUREZ d'un montant de :

(..... x 1500 Fr) = Fr

Clôture des inscriptions le mercredi 26 mai

Bezoek van
"LA COUPOLE"
in Helfaut (St. Omer)
op 2 juni 1999
*

INSCRIJVINGSBRIEFJE

te sturen met uw cheque aan :

Paul JOUREZ
Rue de la Croisette 56
1470 BAISY-THY

NAAM :

Voornaam :

vergezeld van :

Het zij persoon(onen)

Ik voeg een gekruiste cheque uitschrijven aan
VTB-JOUREZ van een bedrag van :

(..... x 1500 Fr) = Fr

Sluiting van de inschrijvingen op woensdag 26 mei

✕

Au détour du chemin ...



1470-5061 15

Un jour tôt le matin
Le chant d'une alouette
Au détour du chemin
Parfum de violette
Ses pétales ouvertes
Quel merveilleux festin
Au détour du chemin
Heureuse découverte

**Au détour du chemin
Parfum de violette**

Au détour du chemin
Parfum de violette
Et dans mes yeux soudain
Revit ta silhouette
Charmante dans ton bain
Pour un brin de toilette
Sur ta peau de satin
Ruisselaient gouttelettes

Au détour du chemin
Parfum de violette
La femme et la fleur
Jolie pirouette
Est-il plus beau chemin
Au passage du cœur
Influant le destin
Route du vrai bonheur

**Au détour du chemin
Amour de violette**

Les Vieilles Tiges de Belgique

*

SOCIETE ROYALE
Association sans but lucratif
Pionniers et Anciens de l'Aviation
Sous le haut Patronage de
S.M. le Roi

*

BULLETIN TRIMESTRIEL

*

N° 2/99
Avril-Mai-Juin



De « Vieilles Tiges » van België

*

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

*

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

*

Nr 2/99
April-Mei-Juni



Roger DELANNAY

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

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

SOMMAIRE

N° 2/99
Avril-Mai-Juin
1999

- Biographie du 1er sergent aviateur Roger DELANNAY
- Nouvelles de l'association
- Procès-verbal de l'assemblée générale du 13 mars 1999
- La Force Aérienne congolaise
- Souvenirs d'un pionnier de l'Aviation militaire belge
- Comment les derniers Fouga Magister quittèrent BAKA
- Le Dakota

INHOUD

Nr 2/99
April-Mei-Juni
1999

- Biografie van 1ste sergeant vlieger Roger DELANNAY
- Nieuws van de vereniging
- Notulen van de algemene statutaire vergadering van 13 maart 1999
- La Force Aérienne congolaise
- Herinneringen van een pionier van de Belgische militaire vliegwezen
- Comment les derniers Fouga Magister quittèrent BAKA
- Le Dakota

Le 1er sergent aviateur Roger DELANNAY

Roger DELANNAY naît à l'ombre des cinq clochers de la cathédrale de Tournai, le 5 janvier 1916.

Le 17 août 1936, après avoir terminé ses humanités au collège des Jésuites, il s'engage à l'Aéronautique Militaire comme volontaire de carrière. Il rejoint l'école de Pilotage de Wevelgem et fait partie de la 74e promotion d'élèves-pilotes. Bientôt ses compagnons le surnomment « le pilote de la tempête », car il adore voler par mauvais temps.

Après avoir obtenu ses ailes en 1937, il est désigné pour la 9e escadrille du V/1 Aé installé à Bierset. Il y pilote des Renard R-31 d'observation. C'est d'ailleurs lui qui imagine l'insigne des deux escadrilles de Liège : le « sioux au cercle bleu » de la 9/V/1 Aé et le « sioux au cercle rouge » de la 11/V/1 Aé, avec la devise « Ténacité » (Ces insignes ont été repris respectivement par la 20e et la 21e escadrille du 15 Wing).

Le 4 octobre 1938, Roger passe à la 3/II/2 Aé, l'escadrille des « Cocottes rouges » de Nivelles. Désormais c'est à bord de chasseurs Fairey Firefly qu'il sillonne le ciel belge.

Au mois de mars 1940, les premiers Fiat CR-42 livrés par le gouvernement italien arrivent à Nivelles. C'est ce type d'appareil que le 1er sergent DELANNAY pilote lors de l'attaque allemande.

Le 10 mai 1940, à l'aube, après avoir reçu la nouvelle de la déclaration de la guerre tous les Fiat CR-42 disponibles du II/Aé décollent et mettent le cap sur le terrain N° 22 situé à Brustem. Ils atterrissent sans avoir rencontré d'avions ennemis.

A 06h25, une patrouille de trois CR-42 est chargée d'assurer la protection de la plaine. Le lieutenant Charles GOFFIN, le 1er sergent Roger DELANNAY et Marcel SANS sont désignés. GOFFIN et DELANNAY décollent aussitôt, mais le moteur de l'appareil de SANS refuse de tourner. En prenant de l'altitude, les deux équipiers aperçoivent une formation de six bombardiers ennemis escortés de Messerschmitt Bf 109. Malgré leur infériorité en nombre et en matériel, ils n'hésitent pas à engager le combat. Malheureusement dans la mêlée, l'avion de Roger est touché. Blessé, le jeune homme parvient à se hisser hors de la carlingue de l'appareil qui pique vers le sol à une vitesse vertigineuse, et se laisse tomber dans le vide. Son Fiat percute le sol dans un pré du château Terleken à Melveren-St Truiden. Pendant sa descente en parachute, Roger est atteint de plusieurs balles tirées du sol dont l'une le blesse mortellement en lui perforant un poumon. Il mourra peu après son admission à l'hôpital.

Iste Sergeant vlieger Roger DELANNAY

Het is in de schaduw van de vijf torens van de kathedraal van Doornik dat Roger DELANNAY op januari 1916 geboren wordt.

Op 17 augustus 1936, na het beëindigen van zijn humaniora aan het Jezuïetencollege, engageert hij zich als beroepsvrijwilliger in het Militaire Vliegwezen. Hij vervoegt de Vliëgschool te Wevelgem en maakt er deel uit van de 74e promotie leerling-piloten. Weldra krijgt hij de bijnaam « piloot van het stormweer » van zijn medeleerlingen omdat hij graag vliegt bij slechte weersomstandigheden.

Na zijn vleugels te hebben behaald in 1937, wordt hij aangeduid voor het 9de smaldeel van het V/1 Aé ondergebracht te Bierset-Awans. Hij bestuurt er de observatie vliegtuig Renard R-31. Het is trouwens hij die het insigne van de twee Luikse smaldelen bedenkt : de Sioux met rode cirkel » voor het B/1 en de « Sou met blauwe cirkel » voor het 11/V/1 met als lijfspreuk « Volharding ».

Op 4 oktober 1938 gaat Roger over naar het 3/II/2 Aé, het smaldeel van de « Rode Zwaantjes » te Nijvel. Van nu af aan is het aan boord van een jachtvliegtuig Fairey Firefly dat hij het Belgische luchtruim doorkruist. In de loop van de maand maart 1940 komen de eerste Fiat CR-42 geleverd door de Italiaanse regering, toe te Nijvel. Het is met dit type toestel dat de 1ste sergent DELANNAY de oorlog aanvangt.

Op 10 mei 1940, in de vroege morgen, na het bericht van de afkondiging van de staat van oorlog te hebben ontvangen, stijgen alle beschikbare Fiat CR-42 van het II/2 Aé op en zetten koers richting het hulpvliegveld Nr 22, gelegen te Brustem. Zij zullen er landen zonder vijandelijke vliegtuigen te hebben ontmoet.

Om 06.25 u wordt een patrouille van drie CR-42 belast met de bescherming van het vliegveld. De luitenant Charles GOFFIN, 1ste sergent DELANNAY et SANS worden aangeduid. GOFFIN en DELANNAY stijgen onmiddellijk op, maar de motor van het toestel van SANS weigert dienst. Terwijl ze hoogte winnen bemerken de twee een formatie van zes vijandelijke bommenwerpers, geëscorteerd door Messerschmitt Bf 109. Ondanks hun numerieke minderheid en het verouderde materiaal aarzelen ze niet het gevecht aan te gaan. Spijtig genoeg wordt het toestel van Roger in het strijdgewoel geraakt. Gewond slaagt de jongeman er toch in zich uit de cockpit van zijn toestel, dat met een ijzingwekkende snelheid de grond nadert, te bevrijden en werpt zich in de leegte. Zijn Fiat stort neer in een weide van het kasteel Terleken te Melveren-St Truiden. Terwijl hij neerdaalt aan zijn parachute wordt hij meerdere malen getroffen door kogels die werden afgevuurd vanaf de grond, waarvan er één zijn longen doorboort en hem dodelijk kwetst. Hij overlijdt kortelings na zijn opname in het hospitaal.

A titre posthume, le 1er sergent aviateur DELANNAY a reçu l'Ordre de Léopold II avec palme et la Croix de guerre 1940 avec deux palmes, avec la citation suivante :

Pilote de chasse audacieux. Le 10 mai 1940, étant en patrouille d'interdiction, a attaqué une formation de 19 Messerschmitt et a abattu l'un d'eux. Grièvement blessé au cours du combat est descendu en parachute et est mort des suites de ses blessures.

Ten postume titel ontvangt de 1ste sergeant vlieger DELANNAY de Orde van Leopold II met palm en het Oorlogskruis 1940 met twee palmen, met de volgende vermelding:

Moedig jachtpiloot. Heeft op 10 mei 1940, tijdens een interdictiepatrouille een formatie van 19 Messerschmitt aangevallen en heeft één van hen neergehaald. Zwaargewond gedurende het gevecht, is neergedaald per parachute en is overleden aan de gevolgen van zijn verwondingen.



NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

Bienvenue aux nouveaux membres

ADMISSION DU 10 FÉVRIER 1999

BICQUÉ Marcel

Breveté mécanicien navigant par l'Administration de l'aéronautique de la République du Congo le 18.8.66
Admis dans la catégorie « Vieille Tige »

Parrains : Michel Moulin et Philippe van Beethoven

ADMISSIONS DU 10 MARS 1999

WILMART Francis

Breveté pilote d'avion par l'Administration de l'Aéronautique en mai 1954

Admis dans la catégorie « Vieille Tige »

Parrains : Jean Kamers et Hubert Duquesne

Ceux qui nous ont quittés

Pierre ERKES, le 25 janvier 1999

André RASSON, le 5 juin 1998

Bernard MAES, le 2 mars 1999

Cérémonie

Le mardi 11 mai prochain se tiendra à Vroenhoven à 11.00 heures, la traditionnelle cérémonie d'hommage aux sept aviateurs du 3ème Régiment d'Aéronautique tombés en mission commandée lors du bombardement des ponts sur le canal Albert.

NIEUWS VAN DE VERENIGING

Welkom aan de nieuwe leden

TOELATING VAN 10 MAART 1999

LUYTEN André

Gebrevetteerd vliegtuigpiloot door USAF in 1952
Toegelaten in categorie « Vieille Tige »

Peters : Charles Peyrassol en Robert Feuillen

Diegene die ons verlaten hebben

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

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

Plechtingheid


De traditonelshuldeplechtingheid aan de Belgische militaire vliegeniers gevallen met het bombardement van de bruggen van het Albertkanaal op 11 mei 1940, zal plaats hebben op dinsdag 11 mei de 11.00 u. aan de brug van Vroenhoven.

**Les prochains mercredis des
rencontres à
La Maison des Ailes**

12 mai, 9 juin et 14 juillet à 12h00

Déjeuner du 9 juin

Causerie donnée par le directeur de
AVIATION SANS FRONTIERES-BELGIQUE


 Les membres qui désirent participer à ce déjeuner et qui ne participent pas régulièrement à nos réunions mensuelles sont aimablement de s'inscrire avant le lundi 7 juin à 12h00 chez le secrétaire général (Téléphone/Fax : 013/31.28.70).

**De volgende woensdagen
van ontmoeting in
Het Huis der Vleugels**

12 mei, 9 juni en 14 juli om 12.00 u.

Middagmaal van 9 juni

Toespraak gegeven door de directeur van
VLEIGWEZEN ZONDER GRENZEN-BELGIË

 De leden die niet regelmatig deelnemen aan onze maandelijks vergaderingen en die wensen deel te nemen aan deze maaltijd, worden vriendelijk verzocht zich in te schrijven bij de secretaris generaal vóór maandag 7 juni om 12.00 u. voor het reserveren van de maaltijd (Telefoon/Fax : 013.31.28.70).



Vient de paraître aux éditions Racines, 49 rue du Châtelain à 1050 Bruxelles

L'EPI MÛR

*D'après le journal de guerre de Carlo Verbessen, pilote de chasse. Juillet 1914 – Décembre 1917
par Robert Sainte*

Passionné d'aviation depuis sa plus tendre enfance, Robert Sainte est lui-même pilote privé. Historien amateur, il a découvert fortuitement ce vieux manuscrit bourré de documents inédits et a mis à profit ses loisirs pour en tirer le récit bouleversant de l'EPI MÛR.



**LES
VIEILLES TIGES
VOYAGENT**



**Le 2 juin, à Helfaut
(St. Omer)
Centre d'histoire de la
guerre et des fusées**

**DE
VIEILLES TIGES
REIZEN**

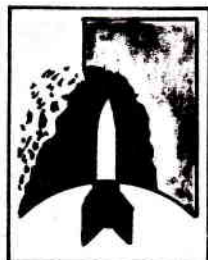


**Op 2 juni, naar Helfaut
(St. Omer)
Historisch centrum van
oorlog en raketten**



Les revers répétés de la Wehrmacht amènent Hitler à faire des armes secrètes V1 et V2, un programme prioritaire. La construction de nombreuses bases de lancement de fusées V2 est entreprise le long des côtes de la manche et de la Mer du Nord. Objectif : la destruction de Londres !

A 5 km de Saint Omer, dans le Pas de Calais, sur les territoires des communes d'Helfaut et de Wizernes, est édifié l'un des plus imposants bunkers lié au programme V2. Implanté dans une ancienne carrière de craie, *La Coupole* doit son nom au fait que l'ouvrage est surmonté d'un vaste dôme de protection de 72 mètres de diamètre. L'épaisseur du béton (5 mètres) représente deux étages d'immeuble.



Malgré les 3.000 tonnes de bombes déversées par les Alliés entre mars et juillet 1944, le bunker n'est que peu endommagé. Mais la percée des Alliés finira par contraindre les Allemands à abandonner les lieux sans pouvoir achever la zone de tir et lancer les premiers V2.

La Coupole a été ouverte au public le 10 mai 1997. Elle retrace sous un angle encore jamais abordé, à l'aide de reconstitutions, d'images rares, souvent inédites, d'objets authentiques, l'histoire de ces engins de mort qui ont paradoxalement ouvert la voie de la conquête spatiale, aujourd'hui source de coopération et de progrès entre les nations.

Informations pratiques

- Départ du car le 2 juin à 09h15 précises, rue St Lambert, derrière le Shopping Center de Woluwé St Lambert. Parking pour voitures dans la rue. Métro : Ligne N° 1 – Station Roodebeek.
- Déjeuner au restaurant « La Coupole » dès l'arrivée au centre.
- Visite de La Coupole (2h30)
- Retour à Bruxelles vers 19h00

Prix du voyage

1500 Fr en tout compris (car, apéritif, déjeuner, eau, ¼ vin et café)

Billet d'inscription et modalité de paiement dans ce bulletin.



De herhaalde nederlagen van de Wehrmacht brengt Hitler ertoe om van de geheime wapens V1 en V2 een voorrangsprogramma te maken. Er wordt langsheen het Kanaal en de Noordzee met de bouw van talrijke lanceerbassissen voor V2 raketten gestart. Doel : Londen vernietigen !

Op 5 km van St-Omer, in het Nauw van Calais, gelegen op de grondgebieden van de gemeenten Helfaut en Wizernes, werd een van de meest indrukwekkende bunkers gebouwd verbonden aan het V2 programma. Gevestigd in een oude krijtgroef heeft "*La Coupole*" zijn naam te danken aan het feit dat dit gebouw overtrokken is met een beschermde koepel met een doorsnede van 72 m. De dikte van het beton (5 m) komt overeen met een gebouw van twee verdiepingen.

Niettegenstaande de 3000 ton bommen die tussen maart en juli 1944 door de Geallieerden werden gegooid was de bunker slechts licht beschadigd. Door de snelle doorbraak van de Geallieerden werden de Duitsers verplicht de plaats te ontruimen zonder het schietterrein te voltooiën en de eerste V2 te lanceren.

« *La Coupole* » werd voor het publiek op 10 mei 1997 geopend. Vanuit een nog nooit aangesneden invalshoek stelt hij voor, met behulp van herdersamenstellingen, van zeldzame vaak nooit vertoonde beelden, van authentieke voorwerpen, de geschiedenis van deze dodelijke tuigen die paradoxaal de weg naar de ruimteverovering hebben geopend en heden een bron van samenwerking en vooruitgang tussen de naties is.

Praktische inlichtingen

- Vertrek van de bus op 2 juni om 09.15 u stipt, St Lambertusstraat, achter de Shopping Center van Woluwe. Parking voor voertuigen in de straat. Metro : Lijn Nr 1 – Station Roodebeek
- Middagmaal in het restaurant « La Coupole » bij aankomst.
- Bezoek van het centrum (duur 2.30 u)
- Terugkomst in Brussels omstreeks 19.00 u.

Prijs van de reis

1500 Fr alles inbegrepen (bus, aperitief, middagmaal, water, ¼ wijn en koffie).

Inschrijvingsformulier en betalingwijze in dit tijdschrift



PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE STATUTAIRE DU 13 MARS 1999

En application de l'article 17 des statuts, les membres de l'association « Les Vieilles Tiges de Belgique » se sont réunis en assemblée générale statutaire le samedi 13 mars 1999 à 11.00 heures dans la salle Blanchard de l'hôtel SODEHOTEL WOLUWÉ, avenue E. Mounier 5 à 1200 Bruxelles, sur convocation parue dans le bulletin trimestriel N° 1/99.

Il est dressé une feuille de présence signée par chaque membre effectif en entrant en séance et une seconde feuille pour l'inscription des procurations. En même temps, un bulletin de vote est remis à chaque membre effectif présent et un autre pour chaque procuration enregistrée.

La séance est ouverte à 11.10 heures par le colonel aviateur e.r. Léon BRANDERS, président, qui prend la parole.

Il me revient de vous souhaiter la bienvenue et plus particulièrement aux épouses qui, depuis quelques années maintenant, accompagnent leur mari à cette réunion un peu austère mais combien intéressante.

Bienvenue à notre président d'honneur le général aviateur HENRY et au lieutenant-général aviateur VANHECKE, chef d'état-major de la Force Aérienne, aux membres d'honneur présents qui cette fois sont venus nombreux.

En procédant par âge, notre ami Victor WINANTS, toujours aussi pétillant, il vous fera part en fin séance de ses cogitations. Archie, notre ami Achille VANHEE, venu des amériques où il fait partie du « hall of Fame » du ciel canadien pour son travail de pionnier dans le Grand Nord dans les années 30. Vous vous rappelez vos lectures : le lac des esclaves, le grand fleuve, Mackenzie, Fenimore Cooper ...

Mon ami Georges LIBERT, président d'honneur des Vieilles Tiges lui aussi pionnier s'est fait excuser à la dernière minute. C'est bien triste d'autant que le général Jean CHENET, président des Vieilles Tiges, taquiné par la maladie n'a pu se libérer cette fois à cause d'autres obligations. La France sera cependant bien représentée par nos amis du groupement Delozanne du Nord-Pas-de-Calais, conduits par leur président André DELFLY et leur secrétaire-trésorier Alfred BAUER.

NOTULEN VAN DE ALGEMENE STATUTAIRE VERGADERING VAN 13 MAART 1999

In toepassing van artikel 17 van de statuten kwamen de leden van de vereniging « De Vieilles Tiges van België » op zaterdag 13 maart 1999 om elf uur samen in statutaire algemene vergadering in de zaal Blanchard van het hotel SODEHOTEL WOLUWE, E. Mounierlaan 5 te 1200 Brussel, op uitnodiging verschenen in het kwartaaltijdschrift Nr 1/99.

Er werd een aanwezigheidslijst opgesteld, door elk effectief lid getekend bij het binnenkomen in de zitting en een tweede blad voor inschrijving van de volmachten. Ter zelfde tijd, wordt een stembiljet overhandigd aan ieder aanwezig effectief lid en een ander biljet voor ieder geregistreerde volmacht.

Kolonel vlieger b.d. Léon BRANDERS voorzitter, neemt het woord om 11.10 uur.

Het komt mij toe, u welkom te heten en meer bepaald aan de dames, die nu reeds sedert enkele jaren hun echtgenoot vergezellen op deze vergadering, misschien en beetje droog maar soms toch ook wel interessant.

Welkom aan onze erevoorzitter generaal vlieger HENRY en aan luitenant-generaal vlieger VANHECKE, stafchef van de Luchtmacht, aan de aanwezige ereleden, die dit jaar talrijk opgekomen zijn. In leeftijdsrangorde beginnen we met Victor WINANTS, altijd even pittig, hij zal u op het einde van de vergadering een en ander ten beste geven. Archie, onze vriend Achille VANHEE, recht uit Amerika waar hij deel uitmaakt van de « Hall of Fame » van de Canadese lucht, voor zijn pionierswerk in het Hoge Noorden, in de 30er jaren. U zal het zich nog wel herinneren, u las tijd beslist: het slavenmeer, de grote Mackensie, Fenimore Cooper ...

Mijn vriend Georges LIBERT, erevoorzitter van de Vieilles Tiges, ook al een pionier, hij heeft op het laatste ogenblik excuses aangeboden voor zijn afwezigheid. Jammer, des te meer omdat generaal Jean CHENET, voorzitter van de Vieilles Tiges, met ziekte geplaagd zit en zich ditmaal niet heeft kunnen vrijmaken van andere verplichtingen. Frankrijk zal nochtans goed vertegenwoordigd zijn door onze vrienden van de Groepering Delozanne, van het Nord-Pas-de-Calais, onder leiding van hun voorzitter André DELFLY en hun secretaris-schatbewaarder Alfred BAUER.

Bienvenue au docteur WEIBEL ancien président des vétérans du vol à moteur de l'aéro-club de Suisse qui ne se privera pas de nous dire quelques mots tonitruants.

Un fidèle de nos réunions, Camille MONTAIGU, président de l'Amicale des Vieilles Tiges luxembourgeoises. Fidèle aussi le général médecin EVRARD, sans oublier notre ami Léopold HEIMES rappelons-le, le dernier survivant belge de la Bataille d'Angleterre.

Monsieur LANGENDRIES, président de la Chambre des Représentants, membre sympathisant de notre association qui devait être présent parmi nous a un empêchement de dernière minute. Il nous assure de sa sympathie.

Comme vous le voyez, une belle brochette de membres d'honneur ; vous pouvez les applaudir.

Le président fait lecture du message que notre association a adressé à notre Roi à l'occasion de cette assemblée générale :

Réunis ce 13 mars 1999 en assemblée générale, le président et les membres de la Société Royale Les Vieilles Tiges de Belgique, expriment à Sa Majesté le Roi Albert II, leur profond et indéfectible attachement.

Le président demande ensuite à l'assemblée de se lever pour entendre le rappel des noms des membres décédés :

Firmin CAPON, Gaston CASTELEYN, Charles CLASENS, Marcel DONCQ, Pierre ERKES, Bob NYSSSENS, Léon PAULET, Albert VAN WERSCH et Jean WEYGAERTS.

Cinq pilotes ou observateurs tous détenteur du diplôme de 60 ans de brevet, c'est-à-dire que le groupe de nos anciens en prend un coup.

Si Bob NYSSSENS ne nous a rejoint que bien tard, nous pouvons dire qu'il nous a impressionnés ! Président fondateur de l'association internationale de chars à voile, il prenait encore part, il n'y a pas longtemps aux championnats. « *Je n'arrivais pas le premier nous disait-il, je ne pouvais pas m'élancer comme les jeunes mais je n'étais pas le dernier !* » Quel sprite, quelle joie de vivre, il ne manquait pas une de nos réunions. N'oublions pas que malgré son âge, il avait participé aux opérations de guerre à la Royal Air Force sur avion Mosquito, comme Firmin CAPON. Tous deux ont été crédités de victoire comme pilotes à la 350e escadrille belge de la RAF. Marcel DONCQ dit « Mononck » 2 victoires ; Albert VAN WERSCH dit le « Pey », il m'a repris aussitôt : « *Monsieur le Pey* » C'étaient de bons camarades on leur doit reconnaissance de ce qu'ils ont fait pendant la guerre.

N'oublions pas que c'est à Gaston CASTELEYN que nous devons toute l'organisation des cérémonies du 11 mai au pont de Vroenhoven sur le canal Albert, en souvenir du sacrifice de 7 de nos aviateurs en 1940.

Enfin, Pierre ERKES, vous l'avez peu rencontré, c'était un homme fort occupé. Pilote à la 349e escadrille belge de la RAF, il excellait dans son métier, leader sûr et invulnérable, il en imposait. Dès le lendemain de la fin de la guerre, il s'est remis à ses étu-

Welkom aan dokter WEIBEL, voormalig voorzitter van de Veteranen van het motorvliegen van de Aëroclub van Zwitserland ons zeker wel met enige klinkende woorden zal toespreken. Een ouwe-getrouwe van onze vergaderingen, Camille MONTAIGU, voorzitter van de Vriendenkring van de Luxemburgse Vieilles Tiges. Ook even trouw : generaal-geneesheer EVRARD, zonder onze vriend Leopold HEIMES te vergeten, herinneren we eraan dat hij de laatste Belgische overlevende is van de Strijd om Engeland. De heer LANGENDRIES, voorzitter van de kamer van Volksvertegenwoordigers, sympathiserend lid van onze vereniging, die hier aanwezig had moeten zijn, doch die op het leaaste ogenblik verhinderd was. Hij zendt ons zijn beste groeten. Zoals u ziet, een prachtig groepje ereleden, u mag ze toejuichen.

De voorzitter geeft voorlezing van een boodschap, door onze vereniging aan onze Koning toegestuurd, naar aanleiding van deze algemene vergadering :

In algemene vergadering op deze 13de maart 1999 wensen voorzitter en leden van de Koninklijke vereniging Les Vieilles Tiges van België aan Zijne Majesteit -Koning Albert II hun diepe en onvergankelijke gehechtheid uit te drukken .

Vervolgens verzoekt de voorzitter de vergadering recht te staan om te luisteren naar de vermelding van de namen van de overleden :

Firmin CAPON, Gaston CASTELEYN, Charles CLASENS, Marcel DONCQ, Pierre ERKES, Bob NYSSSENS, Léon PAULET, Albert VAN WERSCH et Jean WEYGAERTS.

Vijf piloten of waarnemers, allemaal houders van het diploma van 60 jaar brevet, met andere woorden : de groep van onze anciens krijgt een zware klop. Bob NYSSSENS is weliswaar laat bij ons toegetreden, maar we mogen zeggen dat hij ons werkelijk beïndrukt heeft ! Hij was voorzitter van de internationale zeilwagenvereniging en niet zo lang geleden nam hij nog deel aan kampioenschappen. « *Ik kwam niet als eerste aan, vertelde hij ons, ik kon me niet lanceren zoals de jongeren, maar ik was niet de laatste !* » Wat een geest, wat een levensvreugde, hij miste geen enkele van onze vergaderingen. Vergeten we niet, dat hij niettegenstaande zijn leeftijd, aan oorlogsoperaties van de Royal Air Force had deelgenomen met zijn vliegtuig Mosquito, zoals Firmin CAPON. Alle twee kregen overwinningen op hun boekje, als piloten van het 350ste Belgische smaldeel van de RAF : Marcel DONCQ, genaamd « Mononck » : 2 overwinningen ; Albert VAN WERSCH, genaamd de « Pey », maar hij verbeterde me onmiddellijk: *Mijnheer Pey* ». Ze waren goede kameraden, we zijn hun dankbaarheid verschuldigd voor wat ze gedurende de oorlog gedaan hebben. Vergeten we niet dat wij aan Gaston CASTELEYN de hele organisatie van de plechtigheden van 11 mei aan de Vroenhovenbrug over het Albertkanaal te danken hebben, als herinnering aan het offer van 7 van onze vliegers in 1940.

Tenslotte, Pierre ERKES, u heeft hem niet dikwijls ontmoet, hij was een druk bezet man. Piloot in het 349ste Belgische smaldeel van de RAF, uitstekend in

des d'ingénieur électricien. Vous l'avez entendu appeler « *Monsieur électricité* ». C'est lui qui a installé une des premières unités nucléaires à Chooz. J'ai eu l'occasion de visiter celle de Doel, il servait de guide aux pilotes de la 349, je vous prie de croire qu'on le respectait. Ceci ne veut pas dire qu'il ait oublié le pilotage. N'a-t-il pas voulu dernièrement refaire un vol en planeur ? Certains se rappellent leur expérience dans les méandres du Grand Canyon quand il reprit les commandes. Trop vite disparu, j'ai appris qu'il avait inscrit notre assemblée générale à son agenda.

Gardons précieusement l'exemple de nos 12 amis disparus ; montrons-nous digne d'eux en restant convaincus de ce que la solidarité, l'amitié apporte dans la vie.

12 disparus, 30 nouveaux membres, nous sommes aujourd'hui 430.

Vous êtes 64 à assister à cette assemblée, nous avons reçu 24 procurations.

Merci encore pour votre participation nombreuse.
Nous serons 127 au banquet.

Nous en arrivons à l'assemblée générale proprement dite. N'ayant reçu aucune remarque concernant le procès-verbal de l'assemblée générale du 28 mars 1998 publié dans le bulletin n° 2/98, nous pouvons le considérer comme approuvé.

Je ne peux manquer ici de remercier tous ceux qui à longueur d'année se dévouent pour que notre association soit vivante et représentative ; je vous parle des administrateurs de votre association et bien souvent de leurs épouses.

Vous pouvez les applaudir.

Je passe maintenant la parole au secrétaire général.

Rapport du Secrétaire général

Nous devons procéder à l'élection des membres pour le conseil d'administration. Cette année, il y a 6 candidatures pour 5 postes.

Les administrateurs sortants et rééligibles sont : Léon BRANDERS, Georges de CONINCK, Hubert MOJET et Jacques ROELAND.

Les nouvelles candidatures sont : Paul DE CLERCK et Alex PEELAERS.

Il y a donc lieu de faire cinq croix sur votre bulletin de vote.

Avant de procéder au vote, permettez-moi de faire une brève présentation des candidats :

- Je crois qu'il est inutile de s'attarder très longtemps sur la candidature de Léon BRANDERS. Il est mem-

zijn stiel, stevig en onkwetsbaar leider, heel indrukwekkend. Zodra de oorlog ten einde was hervatte hij zijn studies van elektriciteits-ingenieur. U heeft wel eens gehoord, dat men hem « *Mijnheer elektriciteit* » noemde. Hij is het, die een van de eerste kerneenheden in Chooz heeft geïnstalleerd. Ik had de gelegenheid, de installatie van Doel te bezoeken, hij diende als gids voor de piloten van het 349ste, u mag mij geloven, men respecteerde hem. Dit wil niet zeggen dat hij vergeten was, hoe men vliegt. Onlangs wilde hij opnieuw gaan zweefvliegen. Sommigen zullen zich nog wel hun ervaring boven de kronkels van de Grand Canyon herinneren, met Pierre ERKES aan de stuurknuppel. Hij is te vlug verdwenen, ik heb gehoord dat hij onze algemene vergadering in zijn agenda had ingeschreven. Hij was een bescheiden man, maar altijd vastbesloten om zijn standpunt te verdedigen. Laten we het voorbeeld van onze 122 verdwenen vrienden zorgvuldig in ons hoofd houden, we moeten trachten, ze waardig te zijn en overtuigd te blijven van wat solidariteit, vriendschap in het leven bijbrengt.

12 verdwenen, 30 nieuwe leden, wij zijn vandaag 430. Er zijn hier 64 leden aanwezig op deze vergadering, wij hebben 24 volmachten ontvangen. Nogmaals dank voor uw talrijke deelname. We zullen met 127 voor het banket aan tafel gaan.

En nu komen we tot de eigenlijke algemene vergadering. Daar we geen enkele opmerking over de in ons tijdschrift nr 2/98 afgedrukte notulen van de algemene vergadering van 28 maart 1998 hebben ontvangen, kunnen we die als goedgekeurd beschouwen.

Ik mag niet vergeten, hier al diegenen te bedanken, die zich het ganse jaar inzetten om onze vereniging levendig en representatief te houden ; ik heb het over de beheerders van uw vereniging en heel dikwijls over hun echtgenoten. Ze verdienen een applaus.

Ik geef nu het woord aan de secretaris-generaal.

Verslag van de secretaris-generaal

Wij moeten de leden van de raad van bestuur kiezen. Dit jaar zijn er 6 kandidaten voor 5 posten.

Uittredende en herkiesbare beheerders zijn : Léon BRANDERS, Georges de CONINCK, Hubert MOJET en Jacques ROELAND.

De nieuwe kandidaten zijn : Paul DE CLERCK en Alex PEELAERS.

U moet dus 5 kruisen maken op uw stembriefje.

Alvorens met stemming te beginnen, laat u mij toe de kandidaten in het kort voor te stellen :

- Ik denk dat het onnodig is, veel te zeggen over de kandidatuur van Leon BRANDERS. Hij is lid van

bre de l'association depuis 1974 et est président depuis 1983.

- Paul DE CLERCK est issu de la 105e promotion polytechnique de l'Ecole Royale Militaire. Il a été breveté pilote à la Force Aérienne en 1954. Il a commandé la 1ère escadrille à Florennes et le 1er Wing de Chasse à Beauvechain. Il est membre depuis 1997.
- Georges de CONINCK a obtenu le brevet de pilote privé d'avion en 1946. Il a été officier technicien à la 1ère escadrille à Florennes. Secrétaire général aux usines Fairey à Gosselies. Est administrateur de l'association depuis 1994. C'est lui qui a mis en route nos cartes de vœux et nos posters.
- Hubert MOJET a été breveté pilote de planeur en 1936 et est toujours actif dans ce milieu. Il est administrateur depuis 1990. C'est lui l'organisateur de notre journée à Temploux au mois d'août.
- Alex PEELAERS a été breveté pilote à la Force Aérienne en 1969. Il a commandé la 31e escadrille et la base de Coxyde. Il est jeune retraité et a exercé comme dernière fonction la direction du Service des relations publiques à l'état-major de la Force Aérienne.
- Jacques ROELAND a été breveté pilote à la Force Aérienne en 1958. Il a fait partie de la 7e escadrille à Chièvres et des flight Appui-feu sur T-6 en Afrique. Il occupe maintenant des fonctions commerciales. Il est administrateur de l'association depuis 1993. Avec Charles Peyrassol, il a la responsabilité de nos activités extérieures.

Le secrétaire général demande aux membres des catégories VT et ACT de remplir leur bulletin de vote en n'oubliant pas le ou les bulletins dont ils sont détenteurs à la suite des mandats qu'ils disposent.

Le secrétaire général demande ensuite le concours de deux membres qui ne font pas partie du conseil d'administration pour récolter les bulletins de vote et pour procéder au dépouillement.

Se présentent : Messieurs TIPS et HAWAY.

Parmi les activités importantes que nous aurons cette année, je citerai la visite le 2 juin de « La Coupole » près de St. Omer dans le Nord de la France. C'est un centre unique de l'histoire de la guerre et des fusées.

Et enfin, notre réunion du mois d'août aura lieu sur l'aérodrome de St. Ghislain

onze vereniging sedert 1974 en voorzitter sinds 1983.

- Paul DE CLERCK komt uit de 105de polytechnische promotie van de Koninklijke Militaire School. Hij haalde zijn pilootbrevet bij de Luchtmacht in 1954. Hij was bevelhebber van het 1ste smaldeel in Florennes en voerde ook bevel over de 1ste Jachtwing in Beauvechain.
- Georges de CONINCK haalde zijn brevet als privé vliegtuigpiloot en 1946. Hij was technisch officier in het 1ste smaldeel in Florennes. Secretaris-generaal in de Faireyfabrieken in Gosselies. Hij is beheerder van de vereniging sinds 1994. Hij is het, die onze wenskaarten en onze posters op gang bracht.
- Hubert MOJET werd gebrevetteerd zweefpiloot in 1936 en is nog steeds actief in dit midden. Hij is beheerder van de vereniging sinds 1990. Hij is het, die zorgt voor de organisatie van onze dag in Temploux in de maand augustus.
- Alex PEELAERS haalde zijn pilootbrevet bij de Luchtmacht in 1969. Hij voerde bevel over het 31ste smaldeel en de basis van Koksijde. Hij ging vroeg op pensioen en had als laatste functie de directie van de Public relationsdienst in de staf van de Luchtmacht. Hij is lid sinds 1996.
- Jacques ROELAND haalde zijn pilootbrevet bij de Luchtmacht in 1958. Hij maakte deel uit van het 7de smaldeel in Chièvres en van de Vuursteun-flights op T-6 in Africa. Op dit ogenblik oefent hij handelsfuncties uit. Hij is lid van de vereniging sinds 1988 en beheerder sinds 1993. Met Charles Peyrassol heeft hij de verantwoordelijkheid voor onze buitenactiviteiten.

De secretaris-generaal vraagt aan de leden van categorieën VT en ACT hun stemmingsbriefjes in te vullen en ook het briefje of de briefjes, waarvoor ze volmacht hebben, niet te vergeten.

De secretaris-generaal verzoekt vervolgens om hulp van twee leden, die geen lid zijn van de raad van bestuur, om de stembriefjes op te halen en ze dan te tellen.

Stellen zich voor : de Heren TIPS en HAWAY.

Bij de belangrijke activiteiten, die wij voor dit jaar plannen, wijs ik op het bezoek van 2 juni, van de « Coupole » bij St. Omer in het Noorden van Frankrijk. Het is een uniek centrum van de geschiedenis van de oorlog en de raketten.

En tenslotte, onze vergadering van de maand augustus zal plaats hebben op het vliegveld van St. Ghislain.

13

Rapport du trésorier

Verslag van de schatbewaarder

(Situation au 31 décembre 1998 - Toestand op 31 december 1998)

RECETTES - ONTVANGEN

Cotisations - Bijdragen	294.817
Magasin - Winkel	19.673
Dons - Giften	5.500
Intérêts - Inresten	7.653
Divers - Varia	<u>1.100</u>
	328.743

DEPENSES - UITGAVEN

Secrétariat - Secretariaat	51.314
Fleurs & Cadeaux - Bloemen & Genschenken	30.735
Imprimés - Drukwerken	80.626
Divers - Varia	<u>100.379</u>
	272.054

AVOIRS - ACTIVA

CCP - PCR	232.435
Compte/Rekening ES	342.449
Caisse - Kassa	<u>14.283</u>
	589.167

INVENTAIRE REALISABLE - REALIZEERBAAR INVENTARIS

30 Autocollants-Zelfstickers @ 25 Fr	750
2 Insignes de revers-Reverskentekens @ 350 Fr	700
53 Cravates - Dassen @ 500 Fr	25.500
20 Plaquettes/Plaketten 50° annivers/verjaar.	10.000
44 Médailles - Medaille 50 ans/jaar brevet	5.544
60 Insignes/Kentekens blazer @ 500 Fr	30.000
Cartes de vœux/Wensenkaarten & Posters	<u>20.000</u>
	93.494

Rapport des commissaires aux comptes

Le rapport des commissaires Marcel BAIKRY et Georges DUBART constate que les chiffres présentés par le trésorier correspondent à la réalité. Par conséquent, il est demandé à l'assemblée d'approuver le bilan et de donner décharge aux commissaires pour leur mission ainsi qu'au conseil d'administration. L'assemblée donne son accord par applaudissement.

Nomination de deux commissaires aux comptes pour l'exercice 1999

Messieurs BAIKRY et DUBART acceptent de poursuivre leur mission pour l'exercice 1999 et sont reconduits dans leur fonction par l'assemblée.

Elections statutaires

Les deux assesseurs, Messieurs TIPS et HAWAY ont relevé 79 bulletins de vote valables dans l'urne.

Le résultat du vote est le suivant :

Jacques ROELAND	75 voix
Léon BRANDERS	74 voix
Hubert MOJET	74 voix

Verslag van de rekeningskommissarissen

Uit het verslag van de commissarissen Marcel BAIKRY en Georges DUBART, blijkt dat de door de schatbewaarder voorgelegde cijfers inderdaad overeenstemmen goed te keuren en ontlasting te verlenen aan de commissarissen voor hun opdracht, alsook aan de raad van beheer.

De vergadering betuigt haar instemming met applaus.

Benoeming van twee rekeningskommissarissen voor het dienstjaar 1999

De Heren Marcel BAIKRY en Georges DUBART aanvaarden voortzetting van hun opdracht voor het dienstjaar 1999 en worden door de vergadering in hun functie verlengd.

Statutaire verkiezingen

De twee assessoren, De Heren TIPS en HAWAY, hebben 79 geldige stembriefjes gecontroleerd.

De uitslag van de stem is als volgt :

Jacques ROELAND	75 stemmen
Leon BRANDERS	74 stemmen
Hubert MOJET	74 stemmen

Georges de CONINCK 68 voix
Alex PEELAERS 58 voix
Paul DE CLERCK 38 voix

Sont élus: Jacques ROELAND, Léon BRANDERS, Hubert MOJET, Georges de CONINCK et Alex PEELAERS.

Remise de diplômes et de médailles

Notre président d'honneur, le général aviateur HENRY, procède à la remise du diplôme de 60 ans de brevet à Charles BOCQUET et à Léopold MOUZON.

La médaille de 50 ans de brevet est remise par le président de l'association à :

Léon DYNES, Georges DUBART, Raymond HEUVELMANS, Francine KALLAERTS, Jean KAMERS, Auguste MORTHER, Jacques ROEGIERS, Roger TAYMANS, Martin TIPS, Raymond VAN HOREN et Paul VAN PELT.

André DE COCK et Alphonse PELTIER se sont excusés.

Clôture

Avant de clôturer la séance, Monsieur Victor WINANTS, membre d'honneur, qui a rédigé à l'intention des participants de cette assemblée une étude scientifique intitulée « *Le psychon* », expose les grandes lignes de sa réflexion.

Tous les points repris à l'ordre du jour étant épuisés et l'assemblée n'ayant pas formulé de remarques, le président lève la séance à 12h15

COTISATION 1999



Si votre bulletin est agrémenté d'un point rouge sur l'étiquette, vous n'avez pas encore payé votre cotisation pour 1999. (600 francs)

Faute de vous mettre en règle rapidement, ce bulletin trimestriel est le dernier qui vous sera envoyé

Compte N° 000-0356122-35
Vieilles Tiges de Belgique
Rue Montoyer 1
1000 Bruxelles

Georges de CONINCK 68 stemmen
Alex PEELAERS 58 stemmen
Paul DE CLERCK 38 stemmen

Zijn gekozen: Jacques ROELAND, Léon BRANDERS, Hubert MOJET, Georges de CONINCK en Alex PEELAERS.

Overhandiging van diploma en medailles

Onze erevoorzitter, generaal vlieger HENRY reikt het diploma van 60 jaar brevet aan Charles BOCQUET en aan Léopold MOUZON.

De medaille van 50 jaar brevet is overhandigd door de president van de vereniging aan :

Leon DHYNES, Georges DUBART, Raymond VAN HOREN, Francine KALLAERTS, Jean KAMERS, Auguste MORTHER, Jacques ROEGIERS, Roger TAYMANS, Martin TIPS, Raymond VAN HOREN et Paul VAN PELT.

André DE COCK en Alphonse PELTIER zonden verontschuldiging.

Slot

Vooraleer de zitting af te sluiten, heeft De Heer Victor Winants, erelid, in grote lijn de gedachtegang uitgelegd van zijn wetenschappelijk werk « *Le psychon* ». Deze studie werd speciaal opgesteld voor de deelnemers aan deze vergadering.

Aangezien alle punten op de agenda afgewerkt zijn en de vergadering geen opmerkingen formuleert, wordt de zitting om 12.15 u. geheven door de voorzitter.

BIJDRAGE 1999



Indien uw tijdschrift een rood merkpunt op het etiket heeft, u bent nog niet in orde met het lidgeld voor 1999. (600 frank)

Indien U de toestand niet regulariseert, is dit het laatste tijdschrift dat U wordt toegestuurd.

Rekening Nr 000-0356122-35
Vieilles Tiges van België
Montoyerstraat 1
1000 Brussel

LA FORCE AERIENNE CONGOLAISE

2ème partie

Jean-Pierre SONCK

2de deel

Menaces sur BAKA

A Madrid, où il s'était exilé en 1963, l'ex-président du Katanga observait la situation avec attention. Il avait conservé le contact avec ses gendarmes katangais réfugiés en Angola et rebaptisés "Forces katangaise libres" (FKL) avec certains mercenaires, tel que Jerry PUREN chargé en 1963, de remettre les avions et le matériel de l'Avikat aux Portugais pour les stocker dans une de leurs bases aériennes, et avec SCHRAMME et Mike HOARE, anciens officiers de sa gendarmerie.

L'ancien président comptait de nombreux partisans au Katanga et des amis en France et en Belgique; il lui suffirait de recommencer une nouvelle sécession avec ses troupes et son aviation. Sentant la menace, le général MOBUTU et des politiciens importants concurent le projet de rappeler le leader déchu au pays pour lui confier le poste de Premier ministre.

Moïse TSHOMBE débarqua le 26 juin à l'aéroport de Ndjili, où il reçut un accueil triomphal. Nommé Premier ministre par le président KASAVUBU, l'ancien sécessionniste mit à la disposition du général MOBUTU les forces militaires katangaises internées en Angola. Dès le 14 juillet suivant, de nombreux ex-gendarmes katangais se présentaient en masse à Elisabethville pour être enrôlés et le général BOBOZO prenait des mesures pour rapatrier les FKL d'Angola.

A Léopoldville, le colonel PUREN débarquait à son tour à l'aérodrome de Ndjili avec des anciens de l'Avikat, suivis par le major HOARE. Ce dernier fut chargé par le général MOBUTU de lancer une campagne de recrutement en Afrique du Sud et en Rhodésie.

Au Katanga, la progression des Simbas se poursuivait sans rencontrer d'obstacles. Ils occupaient Kabalo le 9 juillet, enfonçant sans s'en apercevoir la ligne "Bobozo". Dès le lendemain, cette localité fit l'objet

Dreigingen op BAKA

In Madrid, waar hij in 1963 in exil was gegaan, volgde de ex-voorzitter van Katanga aandachtig, hoe de toestand zich ontwikkelde. Hij bleef contact houden met zijn Katangese rijkswachters, die in Angola hun toevlucht hadden gezocht en een nieuwe naam gekregen « Vrije Katangese Krachten » (FKL) met sommige huurlingen, zoals Jerry PUREN, die in 1963 opdracht kreeg de vliegtuigen en het materiaal van Avikat aan de Portugezen te overhandigen om ze op een van hun militaire luchtbasis op te slaan, en met SCHRAMME en Mike HOARE, vroegere rijkswachtofficiëren.

De oud-president telde talrijke aanhangers in Katanga en vrienden in Frankrijk en in België; het zou volstaan een nieuwe secessie te herbeginnen met zijn troepen en zijn luchtmacht. Generaal MOBUTU voelde de dreiging en met enkele belangrijke politici vatte hij het plan op, de afgezette leider naar het land terug te roepen om hem de post van eerste minister toe te vertrouwen.

Moïse TSHOMBE landde op 26 juni op de luchthaven van Ndjili waar hij een triomfantelijke onthaal kreeg. President KASAVUBU benoemde hem tot eerste minister en generaal MOBUTU mocht van de vroegere secessionist beschikken over de Katangese militaire krachten, die in Angola geïnterneerd waren. Vanaf de daaropvolgende 14 juli kwamen talrijke ex-Katangese rijkswachters zich in Elisabethstad in massa aanbieden om dienst te nemen en generaal BOBOZO trof maatregelen om de FKL uit Angola te repatriëren. In Leopoldstad landde kolonel PUREN op zijn beurt op de luchthaven van Ndjili, met anciens van Avikat, gevolgd door majoor HOARE. Deze laatste kreeg van MOBUTU opdracht, een aanwervingcampagne te organiseren in Zuid-Afrika en in Rhodezië.

In Katanga maakten de Simbas verder vorderingen, zonder hindernissen te ontmoeten. Op 9 juli konden ze Kabalo bezetten, waarbij ze zonder het zelf te merken de « Bobozo » lijn doorbraken. Vanaf 's anderendaags kreeg deze plaats een raid te verduren van de T-28 toestellen van BAKA, dat door deze vooruitgang

d'un raid des T-28 de BAKA qui était menacée par cette progression. Devant cette menace, le lieutenant-colonel aviateur BOUZIN envisagea le repli vers Ndolo du détachement FATAC et de ses appareils, tandis que la CIA prenait ses dispositions pour évacuer son personnel et ses avions.

Un soir, vers 22.00 heures, des tirs se déclenchèrent à la base de Kamina. A ce moment-là, une partie des anciens logements dits "de passage" avaient été réaménagés et occupés par le personnel administratif et technique de la FATAC. Les équipages logeaient encore dans des locaux au premier étage de l'aérogare et s'y trouvaient dans un isolement relatif. Le bruit des impacts de balles sur les murs de l'aérogare était parfaitement perceptible et chacun était persuadé qu'il s'agissait d'une attaque des rebelles. Alors apparut le major BLUME, adjoint du lieutenant-colonel DE COCK, chef du détachement, qui vint tranquilliser les équipages. Au fait, des militaires de l'ANC casernés dans les anciens bâtiments de l'EPA, passablement ivres, déchargeaient leurs armes dans tous les azimuts.

Ravitailée par la FATAC, une colonne de l'ANC rassembla les troupes les plus combattantes sous le commandement du colonel KAKUDJI. Elle contre-attaqua vers Kabalo où les T-28 intervenaient à nouveau le 25 juillet. Un appareil en mission vers Kabongo dut faire un atterrissage forcé et son pilote américain fut récupéré par les forces gouvernementales. Hormis son numéro de série 146255, il ne portait aucune marque d'identification. Ce monomoteur fut ramené à BAKA où il fut remis en état de vol (il resta en service jusqu'en 1977, puis revendu avec d'autres T-28 en Amérique du Nord et y volaient encore récemment au sein de l'association "Canadian Warplanes Heritage", sous l'immatriculation C-GJMT).

Au Maniéma, Kindu tomba à son tour aux mains des rebelles mais une partie de la population occidentale put être évacuée par les C-47 de la FATAC et par des DC-3 d'Air Congo.

T-6 à la rescousse

Une grande partie de la province Orientale fut occupée par les Simbas et son chef-lieu Stanleyville tombait le 7 août 1964. Le colonel MULAMBA perdait la quasi-totalité de ses troupes, tuées, en fuite ou passées à l'ennemi. La garnison de Bukavu contrôlait tant bien que mal une poche de résistance où elle était ravitaillée par C-130 USAF et par C-47 FATAC. Le Flight de T-28 basé à Kamembe empêchait les attaques d'envergure de se développer mais le chef-lieu du Kivu était encerclé.

Un gouvernement à tendance communiste fut formé à Stanleyville avec GBENYE comme président et SOMALIOT comme ministre de la Défense. L'ex-QG du 3ème Groupement ANC devint celui de l'Armée Populaire de Libération (APL), dont le chef fut OLENGA.

bedreigd werd. Dat leidde luitenant-kolonel vlieger BOUZIN tot de overweging, het FATAC-detachement en zijn toestellen naar Ndolo terug te trekken, terwijl de CIA schikkingen trof om haar personeel en haar vliegtuigen te evacueren.

Op een zekere avond, rond 22.00 uur, ontstond er een schietpartij op de basis van Kamina. Op dat ogenblik was een gedeelte van de vroegere zogenaamde « passage » logiesmogelijkheden opnieuw aangelegd en bezet door administratieve en technische personeel van de FATAC. De bemanningen werden nog ondergebracht op de eerste verdieping van het luchthavengebouw en ze waren er tamelijk afgezonderd. Het geluid van de inslag van de kogels op de muren van de luchthaven was duidelijk waarneembaar en iedereen was ervan overtuigd, dat het hier ging om een aanvang van de opstandelingen. Toen verscheen majoor BLUME, adjunct van luitenant-kolonel DE COCK, detachementchef, die de bemanningen kwam geruststellen. In feite waren het de ANC-militairen, gekazerneerd in de vroegere EPA-gebouwen, behoorlijk dronken, die hun wapens in alle windrichtingen leegschoten.

Een ANC-colonne, bevoorraad door de FATAC, bracht de meest strijdvaardige troepen samen onder bevel van kolonel KAKUDJI. Ze zette de tegenaanval naar Kabongo in, waar de T-28 toestellen op 25 juli opnieuw optraden. Een toestel met opdracht naar Kabongo moest een noodlanding maken en zijn Amerikaanse piloot werd door de regeringskrachten opgepikt. Buiten zijn serienummer 146255 droeg hij geen enkel identificatiemerk op zich. Dit éénmotorige vliegtuig werd naar BAKA teruggebracht, waar het opnieuw in vliegstaat gebracht werd (het bleef in dienst tot in 1977 en werd nadien met andere T-28 verkocht in Noord-Amerika, waar het nog onlangs vloog in een vereniging « Canadian Warplanes Heritage » met als immatriculatie C-GJMT).

In Maniéma viel Kindu op zijn beurt in de handen van de opstandelingen maar een gedeelte van de westerse bevolking kon met de C-47 toestellen van de FATAC en door DC-3's van Air Congo geëvacueerd worden.

T-6 snellen te hulp

Een groot gedeelte van de oosterse provincie werd door Simbas bezet en haar hoofdstad Stanleystad viel op 7 augustus 1964. Kolonel MULAMBA verloor bijna al zijn troepen, gedood, op de vlucht of naar de vijand overgelopen. Het garnizoen van Bukavu controleerde zo goed en zo kwaad het ging een weerstandsnest, waar het bevoorraad werd door USAF C-130 en door FATAC-C-47. De T-28 flight op de basis Kamembe kon beletten, dat er grote aanvallen opgezet werden maar de hoofdstad van Kivu was ingesloten.

In Stanleystad werd een regering met communistische strekking gevormd, met GBENYE als president en SOMALIOT als minister van Landsverdediging. Het Ex-hoofdkwartier van de 3de ANC Groepering werd dat van Volkse Bevrijdingsleger (APL – Armée Populaire de Libération) met aan het hoofd OLENGA.

Il gonfla ses effectifs de civils et réquisitionna des véhicules en vue d'une offensive générale. Des colonnes partirent vers Paulis, Bumba et Boende, tandis que d'autres, formées à Kindu, reprirent l'offensive vers Bukavu à l'est, et vers Luluabourg à l'ouest.

Convoqué par le général MOBUTU qui songeait à créer une escadrille d'appui tactique indépendante des Américains, le colonel PUREN fut chargé de mobiliser les quelques T-6 rescapés de la campagne du Kwilu et de gagner Luluabourg pour se mettre à la disposition du colonel MASSIALA, chef du 1er Groupement ANC. Ensuite, il devait former la 21ème escadrille avec ces appareils et ceux en cours de récupération en Angola.

Ayant reçu carte blanche, le colonel PUREN se rendit le 18 août à Léopoldville/Ndolo pour y réquisitionner les appareils, le matériel et l'armement nécessaires. Il se présenta au colonel LOSSO, chef du 1er Groupement Aérien, avec son adjoint Jimmy HEDGES, trois autres pilotes et des mécaniciens et demanda à inspecter les trois T-6 en état de vol.

Le lendemain, ils rejoignaient Luluabourg avec ces T-6 armés de containers SAMN-410, équipés chacun de deux mitrailleuses AA-52. Ils étaient suivis d'un C-47 chargé de matériel et de munitions.

Un des T-6 capota à l'atterrissage, mais les deux autres partirent en reconnaissance sur l'axe routier menant au Maniéma et le 21 août, ils interceptaient une colonne rebelle. Les Simbas réchappés de leurs attaques furent mis en fuite par les Katangais du lieutenant KANIKI à Dimbelenge.

Le général rebelle OLENGA n'eut pas plus de chance dans sa nouvelle offensive vers Bukavu, car ses véhicules servirent de cible aux T-28 de Kamembe, tandis que ses hommes se heurtaient aux guerriers Bashi et aux défenseurs de la ville.

Fort dépité, le chef de l'APL rentra à pieds à Kindu et y ordonna l'emprisonnement de tous les Américains vivant en zone rebelle.

Les T-6 italiens

Après son intervention au Kasai, Jerry PUREN rentra à Ndolo où l'attendaient les premiers T-6 ramenés d'Angola. Ces appareils, achetés par Moïse TSHOMBE en 1962 à la COGEA d'Ostende, avaient été stockés durant plus d'une année dans une base portugaise d'Angola sans entretien. Un premier monomoteur en état de vol fut essayé par Jacky DEMOULIN, ancien de l'Avikat et Joseph ESCHETT, ancien de l'Armée de l'Air israélienne. Il s'écrasa peu après son décollage et il n'y eut aucun survivant.

Hij vergrootte het aantal van zijn burgeraanhangers en eiste voertuigen op met het oog en algemene offensief. Er vertrokken colonnes naar Paulis, Bumba en Boende, terwijl anderen, die in Kindu opgeleid werden, het offensief hernamen naar Bukavu in het oosten en naar Luluabourg in het westen.

Generaal MOBUTU dacht aan de oprichting van een escadrille voor tactische steun, onafhankelijk van de Amerikanen. Hij ontbood kolonel PUREN en gelaste hem met mobilisatie van enkele T-6 toestellen, ontsnapt uit de campagne van Kwilu, hij moest dan verder naar Luluabourg gaan om zich ter beschikking te stellen van kolonel MASSIALA, chef van de 1ste ANC-Groepering. Vervolgens moest hij met deze toestellen en degenen, die in Angola gerecupereerd werden, het 21ste escadrille oprichten.

Kolonel PUREN had dus vrije hand gekregen en ging op 18 augustus naar Leopoldstad/Ndolo om er de nodige toestellen, materiaal en bewapening op te eisen. Hij bood zich aan bij kolonel LOSSO, chef van de 1ste Luchtgroepering, met zijn adjunct Jimmy HEDGES, drie andere piloten en werktuigkundigen en vroeg, de drie T-6 toestellen in vliegstaat te inspecteren.

's Anderendaags keerden ze naar Luluabourg terug met deze T-6 toestellen, gewapend met SAMN-410 containers, elk uitgerust met twee AA-52 mitrailleur. Ze werden gevolgd door een C-47 geladen met materiaal en munitie. Een van de T-6 ging bij de landing overkop, maar de andere twee vertrokken op verkenning op de wegenas naar Maniéma en op 21 augustus konden ze een opstandige colonne onderscheppen. De Simbas die aan hun aanval ontsnapten, werden in Dimbelenge op de vlucht gedreven door de Katangezen van luitenant KANIKI.

De opstandelingengeneraal OLENGA had niet meer geluk met zijn nieuw offensief tegen Bukavu, want zijn voertuigen werden onder vuur genomen door de T-28 toestellen van Kamembe, terwijl zijn mannen botsten op de Bashi-strijders en op de verdedigers van de stad. Erg ontgoocheld keerde de APL-chef te voet terug naar Kindu en gaf er bevel, alle Amerikanen, die in de opstandige zone verbleven, gevangen te nemen.

De Italiaanse T-6

Na zijn optreden in Kasai keerde Jerry PUREN terug naar Ndolo waar de eerste uit Angola teruggeshaalde T-6 op hem wachtten. Deze toestellen waren in 1962 bij COGEA in Oostende aangekocht door TSHOMBE, ze waren meer dan een jaar zonder enig onderhoud opgeslagen op een Portugese basis van Angola. Een eerste éénmotorig toestel in vliegstaat werd uitgetest door Jack DEMOULIN, ancien van Avikat en Joseph ESCHETT, ancien van de Israëlische Luchtmacht. Hij vloog te pletter kort na zijn opstijging en er was geen enkele overlevende.

Cet accident remettait provisoirement en question la création de l'escadrille, mais la providence vint au secours du Sud-africain: l'école de pilotage italienne de Ndolo, sensée donner naissance à la FAC, disposait d'une dizaine de T-6G, fournis par l'Aeronautica Militare Italiana (AMI) et le colonel ROMANO, chef de l'assistance en aéronautique, déplorait un accident aérien, dû celui-ci à une erreur de l'élève-pilote congolais. Son appareil s'était mis en vrille et il s'était cramponné au manche à balai. Le moniteur italien avait survécu en évacuant l'appareil avant le crash et en attendant le résultat de l'enquête, l'écolage était suspendu.

Sous la pression du général MOBUTU, le colonel ROMANO accepta à contrecœur de céder quatre de ses monomoteurs au colonel PUREN.

Il en attendait d'autres d'Italie, ainsi que des Piaggio P-148, plus adaptés à l'écolage élémentaire. La 21ème escadrille devint opérationnelle à la mi-octobre 1964 et fut rattachée organiquement à la FATAAC.

Le général MOBUTU l'envoya dans la province de l'Equateur pour renforcer Ops Tshuapa en appuyant l'offensive en cours pour reprendre Boende.

Elle se composait d'une section de commandement, d'une section de services, d'une section de maintenance et d'une section opérationnelle qui débuta avec un Flight d'Appui-feu avec T-6 armés et un Flight de Transport et Liaison avec un DH Dove.

Roger BRACCO, chef du Flight T-6 et Léon LIBERT avaient déjà volés sur ce type d'appareil au Katanga, tandis que le capitaine DAVRINCHE l'avait piloté en Algérie où il servait dans l'Armée de l'Air et le Rhodésien dans son pays.

Bien qu'administrativement rattachée à la FATAAC qui lui fournissait son ravitaillement en vivres, carburant et munitions, la 21ème escadrille pouvait opérer hors de son autorité et recevoir ses ordres directement de l'EM/Air du lieutenant-colonel BOUZIN.

Elle ne bénéficia jamais du soutien des Américains qui craignaient que le général MOBUTU n'en fasse un usage inconsidéré, mais ce dernier prétextait qu'ils avaient refusé de bombarder Radio Stanleyville, dont la propagande sévissait sur les ondes.

L'arrivée des B-26 K

Le 18 août 1964, Moïse TSHOMBE et Joseph-Désiré MOBUTU assistèrent à l'arrivée à Ndjili des trois premiers Douglas B-26 K Counter Invader, livrés directement de l'usine On Mark Engineering spécialisée dans la reconversion de B-26 en avions d'affaires.

Dit ongeval zette de oprichting van het escadrille op de helling maar de voorzienigheid snelde de Zuid-Afrikaan te hulp: de Italiaanse pilotageschool van Ndolo, verondersteld de FAC te doen ontstaan, beschikte over een tiental T-6G toestellen, geleverd door de Aeronautica Militare Italiana (AMI). Kolonel ROMANO chef van de luchtbijstand, moest een ongeval betreuren, ditmaal te wijten aan een fout van een Kongolees leerling-piloot. Zijn toestel was in tolvlucht geraakt en hij had zich aan de stuurknuppel vaste-klampt. De Italiaanse instructeur had het ongeval overleefd door vóór de crash uit het vliegtuig te springen. In afwachting van het resultaat van het onderzoek werd de scholing opgeschort.

Onder druk van generaal MOBUTU aanvaardde kolonel ROMANO met tegenzin, vier van zijn éénmotorige toestellen aan kolonel PUREN af te staan. Hij verwachtte andere vliegtuigen uit Italië, ook van het Piaggio P-148 model, beter aangepast aan beginopleiding. Het 21ste escadrille werd midden oktober 1964 operationeel en werd organisch aan de FATAAC gehecht.

Generaal MOBUTU zond het naar de Evenaarprovincie als versterking van de Ops Tsuapa, steun voor het aan de gang zijnde offensief om Boende te heroveren.

Het bestond uit een bevelafdeling, een dienstenafdeling, een onderhoudsafdeling en een operationele afdeling, die startte met een Vuursteun-flight met gewapende T-6 en een transport-en verbindings-flight met een DH Dove.

Roger BRACCO, chef van de T-6 flight en Léon LIBERT hadden in Katanga reeds op dit toesteltype gevlogen, terwijl kapitein DAVRINCHE er mee gevlogen had in Algerije, waar hij dienst deed in de Luchtmacht en de Rhodesiër in zijn land.

Hoewel administratief gehecht aan de FATAAC, die het met levensmiddelen, brandstof en munitie bevoorradde, kon het escadrille buiten de autoriteit van FATAAC optreden en rechtstreeks bevelen krijgen van de Luchtmachtstaf van luitenant-kolonel BOUZIN.

Het kreeg nooit van de steun van de Amerikanen, die vreesden dat generaal MOBUTU er een ondoordacht gebruik van zou maken, maar deze laatste deed als voorwendsel gelden, dat hij geweigerd had Radio Stanleyville te bombarderen, vanwaar onophoudelijk propaganda werd uitgezonden.

Aankomst van de B-26 K

Op 18 augustus 1964 woonden Moïse TSHOMBE en Joseph-Désiré MOBUTU in Ndjili de aankomst bij de eerste drie Douglas B-26 K Counter Invader, direct geleverd uit de fabriek On Mark Engineering, gespecialiseerd in de omschakeling van B-26 in zakenvliegtuigen. Op verzoek van de USAF had de

Sur la demande de l'USAF, elle avait procédé à la transformation de quarante B-26 B en bimoteurs de contre-guérilla. Cette version "K" était munie de moteurs plus puissants et de réservoirs de carburant d'une capacité plus importante. Elle atteignait la vitesse de 587 km/h et était dotée d'un équipement radio ultramoderne. Sa voilure était renforcée et avait huit points d'attaches pour charges extérieures, principalement des paniers de roquettes de 70 mm, car les Américains refusèrent l'emploi de bombes au Congo.

Outre ses charges extérieures, le B-26 K était armé de huit mitrailleuses .50 dans le nez.

19

fabriek veertig B-26 B omgebouwd tot tweemotorige contra-guerrilla vliegtuigen. Deze « K » versie was voorzien met krachtigere motoren en brandstoftanks met grotere capaciteit. Ze haalde snelheden van 587 km/uur en had een ultramoderne radio-uitrusting. Het draagvlak was versterkt en had acht aanhechtingspunten voor buitenlasten, hoofdzakelijk 70 mm raketmanden, want de Amerikanen weigerden in Kongo bommen te gebruiken.

Naast deze buitenlasten was de B-26 K nog bewapend met acht .50 mitrailleurs in de neus. Oorspronkelijk was de productie van On Mark Engineering bestemd voor het 609de Special Operation Squadron, dat



A l'origine, la production de On Mark Engineering était destinée au 609th Special Operation Squadron opérant dans le sud-est asiatique, mais la situation militaire de l'ANC demandait des moyens accrus. En plus de ces bimoteurs modernisés, les Etats-Unis livrèrent au Congo trois B-26 B provenant du Sud-Vietnam où ils étaient considérés en fin de carrière.

L'un d'eux n'arriva jamais en République Démocratique du Congo car il fut accidenté à l'escale d'Aden. Ces appareils démodés furent affectés à la guerre psychologique, mais ils n'eurent pas un long emploi, car les pilotes anti-castristes ne montraient aucun enthousiasme à les piloter.

Les B-26 K, pilotés également par des Cubains, furent basés à BAKA peu après leur arrivée au Congo et mis en action contre les forces antigouvernementales, car

optrad in Zuidoost Azië, maar de militaire situatie van het ANC vereiste meer middelen. Buiten deze gemoderniseerde tweemotorige toestellen leverden de Verenigde Staten aan Kongo drie B-26 B, afkomstig uit Zuid-Vietnam, waar ze als « einde loopbaan » beschouwd werden. Een ervan is nooit in de Democratische Republiek Kongo aangekomen, want het had een ongeval bij de tussenlanding in Aden. Deze ouderwetse toestellen waren bestemd voor de psychologische oorlog, maar ze werden niet lang gebruikt, want de anti-Castro piloten vertoonden geen enkel enthousiasme om ermee te vliegen.

De B-26 K, ook met Cubanen aan de stuurknuppel, werden kort na hun aankomst in Kongo gebaseerd in BAKA en ingezet tegen de anti-regeringskrachten,

la CIA manquait de pilotes expérimentés pour ses douze monomoteurs T-28 dont quatre appareils étaient inemployés.

Reprise d'Albertville

Au Katanga, la troupe congolaise rassemblée par le colonel KAKUDJI éloigna la menace rebelle de la base aéroterrestre de Kamina rendue opérationnelle grâce aux techniciens de la Force Aérienne belge chargés de créer la FATAAC.

Le 21 août 1964 les premiers mercenaires recrutés en Afrique du Sud par Mike HOARE débarquaient sur le tarmac de BAKA. Pendant ce temps, le colonel KAKUDJI poursuivait sa progression vers Albertville et traversait Kabalo sans y laisser de garnison suffisante. Un retour offensif des Simbas déclencha la retraite précipitée vers l'aérodrome des pilotes et techniciens belges des deux hélicoptères H-21 ainsi que des T-28 qui y avaient été basés. Tous purent heureusement rejoindre Kamina-Base.

Le lendemain, les T-28 revenaient décharger leurs armes sur la localité.

Transporté à Kamipini, aérodrome situé à 60 km au sud de Baudouinville et créé par le colon DEMAEGHT, avec une trentaine de mercenaires par C-47 FATAAC, Mike HOARE lança une opération amphibie le 23 août au moyen de canot à moteur pour attaquer Albertville par le lac et s'emparer de l'aérodrome.

La FATAAC devait amener des renforts dès l'ouverture de la plaine d'aviation. Elle fut à l'heure au rendez-vous, mais les mercenaires Sud-Africains échouèrent dans leur mission et le C-47 piloté par le commandant HANNOT dut effectuer plusieurs recherches pour les retrouver. Son appareil fut touché par quelques tirs des rebelles, heureusement sans gravité.

Durant ce temps, les bombardiers s'en donnaient à cœur joie incendiant le vapeur Dhanis et coulant le Tanganyika ainsi que trois barges chargées. A Léopoldville, l'EM/Air déclara que l'ANC croyait que les chefs rebelles s'y étaient réfugiés pour fuir.

Les B-26 K mitraillèrent également des bâtiments, des locomotives et des wagons du CFL (Chemins de fer des Grands-Lacs) et détruisirent à coups de roquettes deux blindés hors d'usage abandonnés par l'ANC au bord de la piste.

Profitant de la confusion créée par ce raid aérien, le colonel KAKUDJI pénétra dans la ville le 29 août 1964 suivi par la colonne du colonel BANGALA.

Deux jours plus tard, Louis de Gonzague BOBOZO, promu général depuis peu, venu d'Elisabethville, débarqua du Cessna réquisitionné et passa ses troupes en revue en compagnie du lieutenant-colonel aviateur BEM Andy DE COCK, chef de la FATAAC

want de CIA had gebrek aan ervaren piloten voor twaalf éénmotorige T-28, waarvan vier toestellen niet gebruik werden.

Herovering van Albertstad

In Katanga verwijderde de Kongolese troep, bijeengebracht door kolonel KAKUDJI de opstandige bedreiging van de luchtbasis van Kamina, die in operationele toestand gebracht werd dankzij de werktuigkundigen van de Belgische Luchtmacht, die moesten zorgen voor de oprichting van de FATAAC.

Op 21 augustus 1964 ontscheepten de eerste huurlingen, door Mike HOARE in Zuid-Afrika aangeworven, op de tarmac van BAKA. Gedurende die tijd zette kolonel KAKUDJI zijn opmars voort naar Albertstad. Hij trok door Kabalo zonder er voldoende garnizoen achter te laten. Een offensieve terugkeer van de Simbas gaf aanleiding tot haastige terugtocht naar het vliegveld van piloten en Belgische werktuigkundigen van de twee H-21 helikopters en ook van de daar opgestelde T-28 toestellen. Ze konden gelukkig allemaal de Kamina-basis vervoegen. 's Anderendaags keerden de T-28 terug om hun wapens op deze plaats te ontladen.

Mike HOARE werd met een dertigtal huurlingen per FATAAC C-47 getransporteerd naar Kamipini, vliegveld op 60 km ten zuiden van Boudewijnstad en opgericht door kolonist DEMAEGHT. Hij lanceerde op 23 augustus een amfibie-operatie door middel van een motorsloep, om Albertstad langs de kant van het meer aan te vallen en zich dan meester te maken van het vliegveld. Zodra het vliegveld geopend was, moest FATAAC versterkingen aanvoeren. Die waren tijdig op de afspraak, maar de Zuid-Afrikaanse huurlingen mislukten in hun opdracht en de C-47 met als piloot commandant HANNOT moest heel wat opsporingswerk verrichten om ze terug te vinden. Zijn toestel werd door enkele schoten van de opstandelingen geraakt, maar gelukkig zonder ernstig schade.

Gedurende die tijd bestookten de bommenwerpers naar hartelust de stoomboot Dhanis, die ze in brand schoten en de Tanganyka, die ze kelderden, evenals drie geladen schuiten. In Leopoldstad verklaarde de staf van de Luchtmacht dat het ANC dacht dat de opstandelingenchefs er zich verschole hadden om ermee te vluchten. De B-26 K beschoten ook gebouwen, locomotieven en wagons van de CFL en vernielden met raketten twee pantserbussen buiten gebruik, die door het ANC aan de rand van de landingsbaan achtergelaten waren. Kolonel KAKUDJI maakte gebruik van de verwarring, die door deze luchtraid ontstaan was, om op 29 augustus 1964 de stad binnen te dringen, gevolgd door de colonne van kolonel BANGALA. Twee dagen later kwam Louis de Gonzague BOBOZO, sedert korte tijd tot generaal bevorderd, uit Elisabethstad en stapte uit de opgeëiste Cessna. Hij schouwde zijn troepen in gezelschap van

venu de BAKA avec le C-47 9T-PKE. Deux B-26 K patrouillaient autour de l'aérodrome et le chef du 4ème Groupement ANC fut tellement impressionné par la puissance destructrice de ces bombardiers qu'il refusa de les laisser retourner à BAKA.

Débandade de l'ANC

Tandis que la situation se redressait au Katanga, les T-28 basés à Kamembe réduisaient à l'état de ferraille une dizaine de camions surpris au pont de Nzibira, à 80 km de Bukavu, et empêchaient une nouvelle offensive d'OLENGA contre le chef-lieu du Kivu. Par contre, elle se détériorait dans la province de l'Equateur suite à la débandade des troupes du 2ème Groupement ANC.

La chute de Bumba tombée aux mains des rebelles le 22 août 1964, entraîna celle de Lisala, ville natale du général MOBUTU, et à Boende, le major congolais DEMOLE était pris de panique suite à l'avance fulgurante des Simbas.

Dès le 24 août, deux secteurs d'opérations furent créés dans cette province par le QG du 2ème Groupement ANC pour s'opposer à l'avance ennemie: OPS NORD et OPS TSHUAPA.

Les troupes congolaises en déroute réclamaient des munitions au QG/ANC et deux C-47 de la FATAAC affectés à Léopoldville, furent chargés de leur ravitaillement.

Une copie des messages était transmise au général MOBUTU et il demanda à son conseiller "Air" de superviser le ravitaillement destiné au major DEMOLE dont les troupes avaient reflué à Boende et d'y observer la situation.

La FATAAC qui était sur la brèche depuis des semaines, effectua une mission de ravitaillement dès le 6 septembre mais elle échoua à cause du mauvais temps. Le lendemain, les B-26 K rameutés de BAKA escortèrent vers Boende le C-47 9T-PKA dans lequel avait pris place une escorte de parachutistes congolais et le lieutenant-colonel BOUZIN, mis à la disposition du général MOBUTU par le ministère de la Défense Nationale et que beaucoup de Congolais considéraient comme véritable chef de la Force Aérienne congolaise.

Les B-26 les précédaient et un des deux effectua des cercles autour de l'aérodrome pour protéger l'atterrissage de l'avion de transport, tandis que le deuxième faisait une reconnaissance sur la rive droite de la rivière Tshuapa, où des rebelles étaient signalés. Pendant que le C-47 déchargeait le ravitaillement, le lieutenant-colonel BOUZIN s'entretint avec le chef de la garnison et lui transmit l'ordre du QG/ANC de tracer de grandes croix blanches sur le terrain occupé

litenant-kolonel vlieger SBH Andy DE COCK, hoofd van de FATAAC, uit BAKA overgevlogen met de C-47 9T-PKE. Twee B-26 K patrouilleerden rond het vliegtuig en de chef van de 4de ANC Groepering was zodanig onder de indruk van de vernielende kracht van deze bommenwerpers, dat hij weigerde, ze naar BAKA te laten terugkeren.

Ontsporing bij het ANC

Terwijl de toestand in Katanga weer herstelde, herleidden de T-28 met basis op Kamembe een tiental vrachtwagens tot een hoop schroot. Die vrachtwagens werden verrast op de brug van Nzibira, op 80 km van Bukavu. Ze verhinderden een nieuw offensief van OLENGA tegen de hoofdstad van Kivu. Daarentegen ging het er in de Evenaarprovincie op achteruit, ingevolge de grote verwarring bij de troepen van de 2de ANC-Groepering

De val van Bumba in de handen van de opstandelingen op 22 augustus 1964 gaf ook aanleiding tot de van Lisala, geboorteplaats van generaal MOBUTU en in Boende geraakte de Kongolese majoor DEMOLE in paniek door de bliksemsnelle opmars van de Simbas. Vanaf 24 augustus richtte het hoofdkwartier van de 2de ANC-Groepering in deze provincie twee operatiecentra op om de vijandelijke opmars af te remmen: OPS NOORD en OPS TSHUAPA.

De Kongolese troepen in aftocht vroegen bij het ANC-hoofdkwartier om munitie en twee op Leopoldstad ingedeelde C-47 van de FATAAC werden met hun bevoorrading belast. Een afschrift van de boodschappen werd aan generaal MOBUTU overgemaakt en hij verzocht zijn « Lucht » adviseur toe te zien op de bevoorrading, die bestemd was voor majoor DEMOLE, wiens troepen naar Boende teruggedreven waren, en er de toestand te onderzoeken. De FATAAC die al sedert weken in de weer was, voerde vanaf 6 september een bevoorradingsoopdracht uit, maar mislukte omwille van de slechte weersomstandigheden. 's Anderendaags zorgden de uit BAKA teruggehaalde B-26 K voor begeleiding naar Boende van de C-47 9T-PKA waarin een escorte van Kongolese valschermspringers vervoerd werd, samen met luitenant-kolonel BOUZIN. Deze werd door de minister van nationale Landsverdediging gesteld van generaal MOBUTU en vele Kongolezen beschouwden hem als de echte chef van de Kongolese Luchtmacht.

Ze werden voorafgegaan door de B-26 toestellen en een daarvan draaide rondjes rond het vliegveld om de landing van het transportvliegtuig te beschermen, terwijl het tweede toestel een herkenningsvlucht maakte op de rechteroever van de rivier Tshuapa, waar opstandelingen gesignaleerd waren. Terwijl de C-47 de bevoorrading ontscheepte had luitenant-kolonel BOUZIN een onderhoud met het garnizoenshoofd en hij overhandigde hem het bevel van het ANC hoofdkwartier, grote witte kruisen aan te brengen op het door zijn mannen bezette terrein, want er waren

Peu après, le capitaine ALVAREZ appela le lieutenant-colonel BOUZIN pour lui signaler un convoi de barges sur un affluent du fleuve Congo.

Raid leader ordonna aux deux autres appareils d'effectuer des cercles autour du convoi fluvial, tandis qu'il effectuait un survol à basse altitude pour s'assurer de l'identité de ses occupants. Lorsqu'il s'aperçut que c'étaient des ennemis, il laissa au capitaine ALVAREZ l'honneur de la première attaque.

Raid 3 encadra la barge de tête de huit roquettes de 70 mm, puis ouvrit le feu avec ses mitrailleuses, ensuite, il laissa la place à Red 2 et Red Leader pour parachever la destruction du convoi.

Quinze minutes plus tard, la formation reprenait son vol vers Bonde et après une heure de vol, un nouvel objectif fut repéré sur une des routes reliant Stanleyville à cette localité: douze camions camouflés de branchage et chargés de Simbas y étaient à l'arrêt.

Les bimoteurs épuisèrent ce qui leur restait de munitions sur ce nouvel objectif, puis retournèrent à Coquilhatville pour y refaire le plein de carburant et de munitions.

Radio Stanleyville parla de bombes atomiques et de dix mille morts, mais en réalité, ce raid aérien avait coûté la vie à quelques centaines de rebelles.

Pendant ce temps, le QG mettait des troupes en place pour une contre-offensive avec en fer de lance un groupe de volontaires belges, des mercenaires sud-africains et des compagnies d'ex-gendarmes Katangais.

Tandis que les unités d'Ops Tshuapa progressaient de Coquilhatville vers Boende, la contre-attaque d'Ops Nord démarrait le 14 octobre 1964 de Gemena vers Lisala. De grandes croix blanches étaient peintes sur les capots des véhicules de l'ANC pour signaler l'avance à l'aviation et, dès la capture de Lisala, un signal identique fut placé sur l'aire de parcage de l'aérodrome en prévision d'un ravitaillement aérien.

La FATAC y envoya un hélicoptère H-21 et le C-47 9T-PKB, tandis que la CIA y affectait un flight de T-28 avec le personnel nécessaire, soit une demi-douzaine de pilotes et 25 membres du personnel de maintenance et de protection.

Naissance du WIGMO

Dès le début de son intervention clandestine, la CIA avait créé des compagnies aériennes fondées pour des besoins opérationnels précis, tel Air America, mise en action en Asie.

Au Congo, l'agence américaine se servit dès le début de son intervention secrète, des compagnies Seven Seas Airlines et Air Panama et la dissolution de ces

Red leader gaf bevel aan beide andere toestellen, kringen te draaien rond het rivierkonvooi, terwijl hijzelf op lage hoogte ging overvliegen om zeker van de identiteit van de varenden. Toen hij bemerkte dat het vijanden waren, liet hij aan kapitein ALVAREZ de eer van de eerste aanval over.

Red 3 schoot acht 70 mm raketten af op de schuit op kop van het konvooi en opende dan het vuur met zijn mitrailleurs, nadien liet hij de plaats aan Red 2 en Red Leader om de vernietiging van het konvooi af te werken.

Vijftien minuten later hernam de formatie haar vlucht terug naar Boende en na een uur vlucht werd een nieuw doelwit opgemerkt op een van de wegen tussen deze stad en Stanleystad: twaalf met boomtakken gecamoufleerde vrachtwagens vol Simbas stonden er langs de weg opgesteld.

De tweemotorige vliegtuigen lieten hun resterende munitie los op dit nieuwe doelwit en keerden dan naar Coquilhatstad terug om met brandstof en munitie vol te tanken.

Radio Stanleystad sprak van atoombommen en tienduizend doden, maar in werkelijkheid had deze luchtaanval aan enkele honderden opstandelingen het leven gekost.

Gedurende die tijd stelde het Hoofdkwartier zijn troepen op voor een tegenoffensief, met als speerpunt een groep Belgische vrijwilligers, Zuid-Afrikaanse huurlingen en compagnies van ex-Katangese rijkswachters.

Terwijl de eenheden van Ops Tshuapa van Coquilhatstad naar Boende optrokken, startte de tegenaanval van Ops Noord op 14 oktober 1964 van Gemena naar Lisala. Er waren grote witte kruisen geleverd op de motorkappen van de ANC voertuigen om hun vooruitgang kenbaar te maken aan de piloten en zodra Lisala veroverd was, werd een gelijkaardig signaal aangebracht op de parkeerzone van het vliegveld, in het vooruitzicht van bevoorrading langs de lucht. De FATAC stuurde een helikopter H-21 en de C-47 9T-PKB terwijl de CIA er een T-28 flight naartoe zond, met het nodige personeel, hetzij een half dozijn piloten en 25 leden van het onderhouds- en beschermingspersoneel.

Ontstaan van WIGMO

Vanaf het begin van haar clandestiene tussenkomst had de CIA luchtvaartmaatschappijen opgericht, voor welbepaalde operationele doeleinde, zoals Air America, in Azië ingezet.

In Kongo maakte het Amerikaanse agentschap van bij het begin van zijn geheim optreden gebruik van de maatschappijen Seven Seas Airlines en Air Panama en de ontbinding van deze beide maatschappijen maakte

par ses hommes, car il était prévu d'effectuer des raids aériens. Le déchargement terminé, il remonta dans le C-47 avec son escorte et retourna à Léopoldville. Malgré les munitions reçues, le major congolais décampait avec sa troupe le soir même, laissant la place au 18ème Commando de Choc de l'Armée Populaire. Les Simbas poursuivirent leur offensive éclair et Coquilhatville chef-lieu de l'Equateur, fut menacé à son tour.

L'accord américain

Le 10 septembre 1964, le général MOBUTU réunit dans son bureau du QG/ANC à Léopoldville le lieutenant-colonel BOUZIN et le colonel MARLIERE, conseiller pour l'armée de terre, car il était clair que l'ANC ne pourrait freiner l'avance rebelle sans l'engagement de l'aviation. L'unique solution semblait être une intervention accrue des B-26 K et à l'issue de cette réunion, Eric BOUZIN se rendit à l'aéroport de Ndjili pour conférer avec les pilotes cubains dans leur baraquement. Les aviateurs de la CIA acceptèrent avec enthousiasme d'entrer en action contre l'ennemi. Pendant la briefing, les pilotes furent rejoints par des membres de l'ambassade américaine, inquiets eux aussi de la situation, dont Benjamin HILTON-CUSHING, chef de station de la CIA en Afrique Centrale, le colonel USAF JONES, attaché de l'Air, son adjoint, le lieutenant-colonel USAF MILTON et le colonel USAF TORPEY, chef de la mission d'assistance COMISH.

Les Américains ne posaient aucune restriction à l'emploi des bombardiers, mais interdisaient l'emploi de bombes et de napalm, bien qu'un stock fut disponible à Whelus Air Base (Tripoli), Lybie.

Parmi les pilotes cubains, seul le capitaine GARCIA avait servi dans l'aviation militaire de son pays du temps de BATISTA: la Fuerza Aerea del Ejercito de Cuba, les autres provenaient du secteur civil et avaient reçu, dès leur recrutement par la CIA, un cours accéléré sur B-26 K.

Le lendemain à l'aube, le lieutenant-colonel BOUZIN décolla avec le capitaine GARCIA (Red leader) à bord du RF-645, suivi du RF-644 du capitaine ALVAREZ (Red 3), du RF-646 du capitaine ALVAREZ (Red 2) et d'un C-46 chargé de roquettes et de bandes de cartouches.

Cette formation précédait à Coquilhatville le C-47 9T-JDM qui y transportait le commandant en chef de l'ANC en inspection.

Après avoir refait le plein dans le chef-lieu de l'Equateur, seul aérodrome de cette province convenant aux B-26, la formation de bombardiers prit la direction de Boende à la recherche d'objectifs.

Luchtaanvallen voorzien. Na het lossen van de vracht ging hij met zijn escorte weer aan boord van de C-47 en keerde naar Leopoldstad terug.

Niettegenstaande de ontvangen munitie maakte de Kongolese majoor zich nog dezelfde avond met zijn troep uit de voeten en liet de plaats over aan het 18de Schok-Commando van het Volksleger. De Simbas zetten hun blitzoffensief voort en Coquilhatstad, hoofdstad van de Evenaarprovincie, werd op haar beurt bedreigd.

Het Amerikaanse akkoord

Op 10 september 1964 vergaderde generaal MOBUTU in zijn kantoor van het ANC hoofdkwartier in Leopoldstad met luitenant-kolonel BOUZIN en kolonel MARLIERE, adviseur voor het landleger, want het was duidelijk dat het ANC de opmars van de opstandelingen niet kon afremmen zonder de inzet van de luchtmacht. De enige oplossing leek een versterkt optreden van de B-26 K. Op het einde van deze vergadering begaf Eric BOUZIN zich naar de luchthaven van Ndjili om er met de Cubaanse piloten in hun barakkenkamp te gaan onderhandelen. De vliegers van de CIA aanvaardden met enthousiasme tegen de vijand in actie te treden. Gedurende de briefing werden de piloten vervoegd door leden van de Amerikaanse ambassade, die ook ongerust waren over de toestand - bij hen Benjamin HILTON-CUSHING, CIA-chef in Centraal Afrika, USAF kolonel JONES, luchtvaartattaché, zijn adjunct, USAF luitenant-kolonel MILTON en USAF kolonel TORPEY, hoofd van de COMISH-steenmissie.

De Amerikanen planden geen enkele beperking op het gebruik van de bommenwerpers maar verboden het gebruik van bommen en napalm, hoewel een voorraad beschikbaar was op de Whelus Air Base (Tripoli), Libië.

Bij de Cubaanse piloten had alleen kapitein GARCIA in het vliegwezen van zijn land gediend ten tijde van BATISTA, la Fuerza Aerea del Ejercito de Cuba, de anderen kwamen uit de burgersector en hadden van bij hun aanwerving door de CIA een versnelde cursus op B-26 K gevolgd. 's Anderendaags steeg luitenant-kolonel BOUZIN in de vroegere morgen op met kapitein GARCIA (Red Leader) aan boord van de RF-645, gevolgd door de RF-644 van kapitein ALVAREZ (Red 3) en verder een C-46, geladen met raketten en patronenbanden.

Deze formatie ging in Coquilhatstad de C-47 9T-JDM vooraf, waarmee de ANC-hoofdbevelhebber op inspectie getransporteerd werd.

In de hoofdstad van de Evenaarprovincie, het enige vliegveld van deze provincie dat geschikt was voor B-26 K toestellen, werd volgetankt en dan vloog de formatie bommenwerpers richting Boende, op zoek naar doelwitten. Kort nadien riep kapitein ALVAREZ luitenant-kolonel BOUZIN op om hem een konvooi schuiten op een zijrivier van de Kongostroom, te signaleren.

deux compagnies libéra le personnel de maintenance nécessaire à la création du WIGMO.

Cette société de maintenance d'aviation fut enregistrée légalement le 21 septembre 1964 à Vaduz au Liechtenstein, sous le nom d'Anstalt Wigmo. Outre le siège de Vaduz, des bureaux furent ouverts à Londres, Wigmore Street, où les agents parastataux américains COGHALN et TLUSZOS se chargeaient du recrutement et de la sélection des candidats.

D'autres bureaux furent ouverts à Léopoldville et d'anciens de l'USAF, dont W. MOESSMER y furent chargés de l'administration et de la formation du personnel volant (vol en formation et tirs de roquettes ou de mitrailleuses). Ces bureaux étaient situés à Limete, dans la 17ème Rue sous la couverture de la firme d'import-export Mala-Mala, boîte postale 7700, téléphone 7753.

Le personnel exclusivement cubain jusqu'alors, devint plus varié et plus nombreux grâce au recrutement effectué en Europe. Il était assuré d'une solde régulière, de la nourriture, d'un logement, de soins de santé gratuits et d'une assurance-vie.

Le Wigmo disposait d'un hangar à Ndjili qu'il partageait avec l'USAF et le COMISH où s'effectuait les grands entretiens des appareils.

Des installations étaient mises à sa disposition dans les divers aérodromes où ses appareils étaient basés, afin de permettre aux équipes de maintenance d'assurer les inspections journalières. Chaque flight disposait de moyens radio et d'un ravitaillement régulier assuré par les Curtiss C-46 basés à Ndjili.

La force aérienne du Wigmo n'était pas placée directement sous les ordres du QG/ANC et dépendait de l'ambassade américaine qui coopérait en confiance avec le conseiller de l'air BOUZIN.

La CIA imposait des servitudes précises à l'emploi de son aviation et ne les communiquait pas toujours aux autorités de l'ANC, ce qui entraîna quelques désillusions chez le général MOBUTU qui espérait détruire Stanleyville.

L'aviation écarte la menace

Le flight de T-28 basé à Lisala était sensé appuyer les opérations d'Ops Nord, dont le ravitaillement était assuré par le C-47 et l'hélicoptère de la FATAC, mais son chef "Big Bill" n'en faisait qu'à sa tête. Néanmoins, ses appareils T-28 participèrent le 14 octobre 1964 à un raid aérien vers Bumba tandis que la banane volante H-21 restait en stand-by à Lisala pour récupérer les pilotes cubains en cas de besoin.

Lors de ce raid, le capitaine NODDYN, chef du groupe de volontaires belges engagés par l'ANC, suggéra d'enlever la porte du C-47 pour pouvoir tirer à

Het onderhoudspersoneel vrij, dat nodig was voor de oprichting van WIGMO. Deze onderhoudsmaatschappij voor de luchtvaart werd op 21 september 1964 wettelijk geregistreerd in Vaduz, in Liechtenstein, onder de naam Anstalt Wigmo. Buiten de zetel in Vaduz werden nog kantoren geopend in Londen, Wigmore Street, waar de Amerikaanse parastatale agenten COGHALN en TLUSZOS zorgden voor aanwerving en selectie van de kandidaten.

Nog andere kantoren werden geopend in Leopoldstad en anciens van de USAF, waarbij W. MOESSMER werden er gelast met administratie en opleiding van het vliegend personeel (vlucht in formatie en afschieten van raketten of mitrailleurs). Deze kantoren bevonden zich in Limete, in de 17de straat onder dekking van de import-export firma Mala-Mala, postbus 7700, telefoon 7753.

Het personeel, dat tot dan toe uitsluitend Cubaans was, werd meer gevarieerd en ook talrijker, dankzij de aanwervingen in Europa. Het mocht rekenen op regelmatig loon, voedsel, logies, kosteloze gezondheidszorgen en een levensverzekering.

Wigmo beschikte in Ndjili over een hangar, gedeeld met de USAF en met COMISH, daar gebeurde het grote onderhoud van de toestellen.

Men beschikte over installaties op de verschillende vliegvelden waar de toestellen gestationeerd waren, om het de onderhoudsploegen mogelijk te maken, voor dagelijkse inspecties te zorgen. Elke flight beschikte over radiomiddelen en een regelmatige bevoorrading, verzekerd door de Curtiss C-46 toestellen, met als basis Ndjili.

De luchtmacht van Wigmo stond niet rechtstreeks onder bevel van het ANC hoofdkwartier en hing af van de Amerikaanse ambassade, die in vertrouwen samenwerkte met de lucht-adviseur BOUZIN.

De CIA legde duidelijke beperkingen op voor het gebruik van haar vliegwezen en deelde ze niet altijd mee aan de ANC overheden, wat enkele desillusies veroorzaakte bij generaal MOBUTU, die hoopte Stanleystad te vernietigen.

De Luchtvaart doet de bedreiging wijken

De T-28 flight op de basis Lisala was verondersteld de operaties van Ops Noord te steunen, waarvan de bevoorrading verzorgd werd door de C-47 en de helikopter van de FATAC, maar haar chef, « Big Bill » deed alleen maar waar hij zin in had. Toch namen zijn T-28 toestellen op 14 oktober 1964 deel aan een luchtaanval op Bumba, terwijl de vliegende banaan H-21 in stand-by bleef op Lisala, om in geval van nood de Cubaanse piloten te recupereren.

Bij deze raid stelde kapitein NODDYN, hoofd van de Belgische, door het ANC aangeworven vrijwilligers voor, de deur van de C-47 te verwijderen, om met de

la mitrailleuse et de balancer des grenades au phosphore bloquées dans des verres à bière, comme il avait vu faire au Katanga. Ainsi armé, le C-47 avec un équipage belge, participa au mitraillage de véhicules rebelles près de la tour de contrôle.

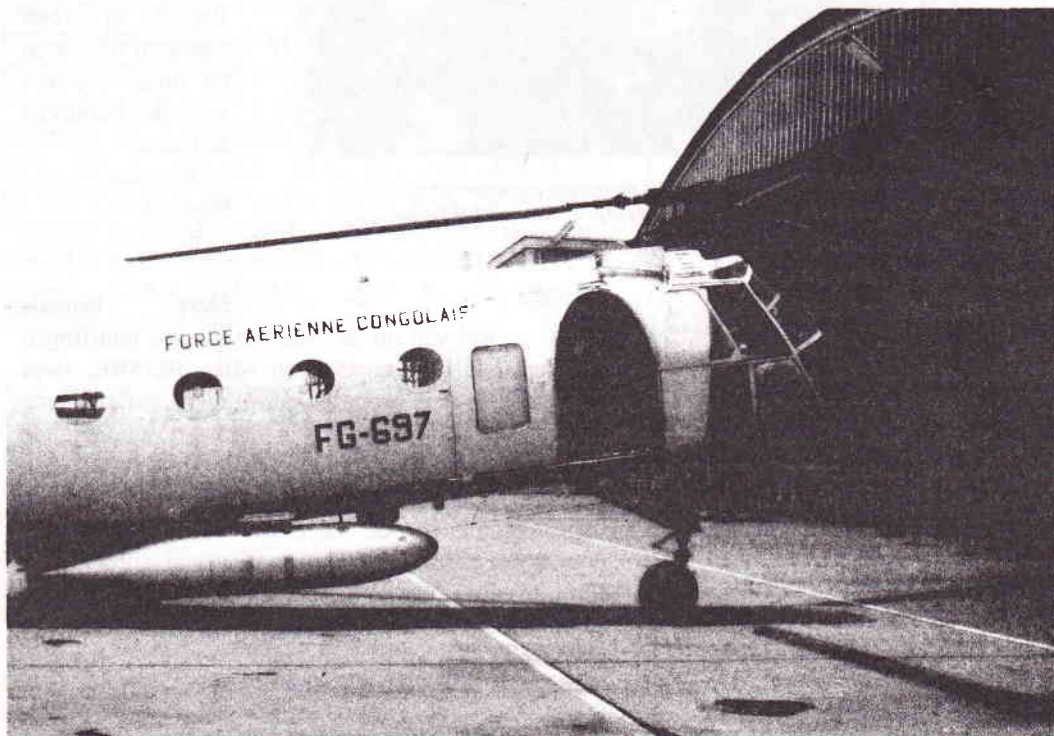
Un des T-28 fut touché et tous les appareils retournèrent à Lisala. Outre la blessure du pilote cubain, on compta sept impacts dans le fuselage du T-28, dont un dans le capot du moteur.

Peu après ce raid, l'offensive terrestre redémarra et Bumba fut libérée. La FATAc y apporta du ravitaillement et Big Bill reçut l'ordre de s'installer avec son flight sur l'aérodrome de cette localité, mais il n'était pas très chaud pour se rapprocher du front. Outre sa fonction d'Air Officer du Wigmo, il effectuait une mission de renseignement pour la CIA qui l'avait muni d'un poste de radio ultra sophistiqué et d'une provision de boîtes de sardines pour payer ses informateurs.

Mitrailleur te kunnen schieten en in bierflessen geblokkeerde fosforgranaten te kunnen uitgooien, zoals hij dat in Katanga had zien doen. Op die manier gewapend kon de C-47 met Belgische bemanning deelnemen aan het mitrilleren van rebelvoertuigen naast de controletoren.

Een van de T-28 werd geraakt en alle toestellen keerden naar Lisala terug. Buiten de verwonding van de Cubaanse piloot telde men zeven impactplaatsen in de vliegtuigramp van de T-28, waarvan een in de motorkap.

Kort na deze luchtaanval kwam het landoffensief opnieuw op gang en Bumba werd bevrijd. De FATAc voerde er voorraad aan en Big Bill kreeg bevel, met zijn flight op het vliegveld van deze plaats post te vatten, maar hij voelde er niets voor, dichterbij het front te komen. Naast zijn functie als Luchtofficier van Wigmo voerde hij een inlichtingenopdracht uit voor de CIA, die hem een uiterst gesofistikeerde radiopost had bezorgd en ook een voorraad sardineblikjes om zijn informanten te betalen.



Hélicoptère Vertol-Piasecki H-21, surnommé "Banane volante".

Ils étaient mis en oeuvre par des équipages de la 40e Escadrille de Koksijde.

Quelques jours plus tard, les troupes d'Ops Tshuapa rassemblées pour la capture de Boende, s'emparèrent de cette ville le 24 octobre 1964 avec l'appui du flight du capitaine BRACCO. Son chef, Jerry PUREN, ne devait pas rester longtemps à la tête de la 21e escadrille, il fut remplacé trois mois plus tard pour incompétence.

Dès le lendemain, le major LEMERCIER de l'assistance technique militaire belge, organisateur de l'offensive d'Ops Tshuapa, poursuivait la progression vers Ikela, dont la plaine située à 485 km de Stanleyville, permettait d'éventuels raids aériens

Enkele dagen later namen de troepen van Ops Tshuapa, verzameld voor het veroveren van Boende, op 24 oktober 1964 bezit van deze stad, met de hulp van de flight van kapitein BRACCO. Zijn chef, Jerry PUREN, moest niet lang aan het hoofd van het 21ste escadrille blijven, hij werd drie maanden later wegens onbekwaamheid vervangen

De dag nadien reeds zette majoor LEMERCIER van de Belgische militaire technische bijstand, organisator van het offensief van Ops Tshuapa, zijn opgang voort naar Ikela, waarvan de vlakte op 485 km van Stanleystad eventuele luchtaanvallen op de hoofdstad van opstandelingen mogelijk maakte.

contre la capitale des rebelles.

Ikela fut libérée le 6 novembre 1964 grâce de BRACCO et de ses pilotes, qui empêchaient toute résistance ennemie de s'organiser.

Faute de renforts, les troupes d'Ops Tshuapa durent rester sur la défensive et cette situation fut mise à profit par le commandant BROKKEN de la Force Aérienne Belge en service à la FATAAC, pour rechercher avec son hélicoptère H-21 les Européens isolés en zone rebelle.

Pendant ce temps à BAKA, le colonel VANDEWALLE, conseiller personnel de Moïse

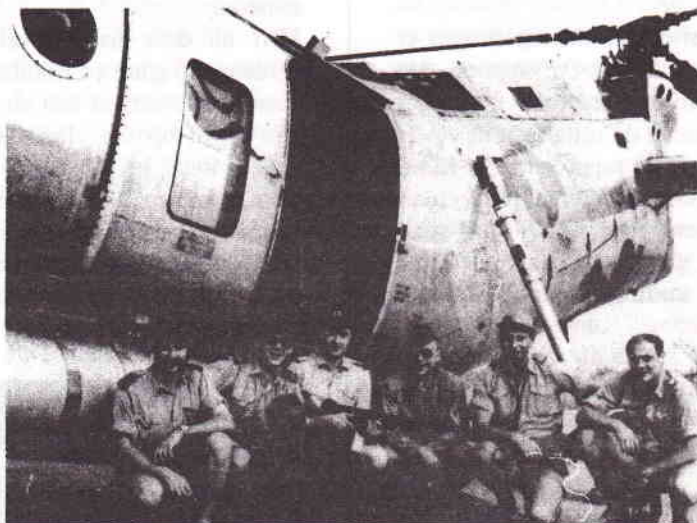
TSHOMBE, s'entoura d'un état-major et créa la 5ème Brigade Mécanisée à partir d'un noyau d'officiers et sous-officiers de l'assistance technique militaire belge.

Elle rassemblait des mercenaires Sud-africains du 5ème Commando de Mike HOARE, deux bataillons de commandos

katangais encadrés de mercenaires européens et quelques unités complémentaires telles que le Génie et la police militaire. Le plan mis au point par son état-major prévoyait qu'une première colonne de la 5ème Brigade s'emparerait de Kindu où elle serait rejointe par une deuxième colonne, pour progresser ensemble vers Stanleyville sous la protection de l'aviation.

(Suite et fin dans le numéro 3/99 du 15 juillet)

Ikela werd op 6 november 1964 bevrijd, dankzij BRACCO en zijn piloten, die alle organisatie van vijandelijke weerstand beletten. Bij gebrek aan versterkingen moesten de troepen van Ops Tshuapa in defensieve staat blijven en daarvan maakte commandant BROKKEN van de Belgische Luchtmacht, in dienst van de FATAAC, gebruik om de in de rebellenzone afgezonderde Europeanen met zijn helikopter H-21 te gaan opsporen.



Membres d'équipage et mécaniciens photographiés devant l'hélicoptère H-21 FG-378. Cet appareil disparut corps et biens en 1965 entre Stanleyville et Buta.

Gedurende die tijd omringde kolonel VANDEWALLE, persoonlijk adviseur van Moïse TSHOMBE, zich in BAKA met een staf en richtte de 5de Gemechaniseerde Brigade op, rond een kern officieren en onderofficieren van de Belgische militaire technische bijstand.

Deze brigade leek wel wat op de Zuid-Afrikaanse huurlingen van het 5de Commando van Mike HOARE, twee bataljons door Europese huurlingen geflankeerde Katangese commando's en enkele aanvullende eenheden, zoals de genie en de militaire politie. Zijn staf had plan uitgestippeld: het voorzag dat een eerste colonne van de 5de Brigade zich meester zou maken van Kindu, waar ze zou vervoegd worden door een tweede colonne om dan samen onder bescherming van de luchtmacht naar Stanleystad op re rukken.

(vervolg en einde in nummer 3/99 van 15 juli)

Vertaling : Gill Gebhard-Van den Broeck

Prochain bulletin

**15 JUILLET 1999
(N° 3/99)**

Volgend tijdschrift

**15 JULI 1999
(Nr 3/99)**

27

Souvenirs d'un pionnier de l'Aviation Militaire belge

ETIENNE HAGE

1897-1988

Le 4 août 1914, Etienne Hage à 17 ans; il est élève au collège de Maredsous et l'année scolaire vient de se terminer, sanctionnée par les examens qu'il réussit brillamment. Il rejoint le domicile familial à Courtrai.

Tout est calme dans la ville, mais chez ses parents l'agitation règne. Son frère Xavier a décidé de s'engager comme chauffeur militaire et Etienne, encouragé par son père, décide de l'imiter.

Les deux frères s'embarquent dans la nouvelle Pipe 6 cylindres, 30 CV qui vient d'être acquise par la famille et ils se présentent dans un centre de recrutement à Gand. Ils sont versés à la Colonne Automobile de Transport de Munitions d'Artillerie, attachée au 1er Régiment d'Artillerie. En 1915, Etienne demande son transfert à l'artillerie de campagne et est désigné comme observateur de tir. En 1917, il est brûlé aux yeux et à la tête par les gaz yperites. Evacué vers l'hôpital d'Adinkerke, on lui rase complètement la tête, ce qui fait dire au Roi Albert qui lui rend visite et qui apprend qu'il a fait ses études à Maredsous, "qu'il a une tête de Bénédicte". C'est pendant sa convalescence qu'Etienne fait sa demande pour passer à l'aviation.

*En 1984, près de 70 ans plus tard, il décide de raconter "sa grande guerre".
Voici son récit.*

Mon frère Xavier connaissait le général de Witte dont le neveu, le commandant Dhanis, faisait partie de la nouvelle Arme. Au bout de quinze jours, chose inespérée, on me fit savoir que ma candidature était acceptée et qu'il me fallait me rendre à Juvisy, à 10 km au sud de Paris, à l'école de pilotage.

En y arrivant, je m'y sentis d'abord dépaysé. Il y régnait un esprit un peu spécial, genre BCBG; je me sentais l'air d'un pouilleux, revêtu de mon uniforme du front au milieu de tous des loustics en uniforme de fantaisie. Tout cela me surprenait.

Après une courte période d'éducation purement militaire a commencé le véritable écolage, entrecoupé

Herinneringen van een pionier van de Belgische Militaire Vliegwezen

ETIENNE HAGE

1897-1988

Op 4 augustus 1914 is Etienne Hage 17 jaar oud; hij is leerling van het college van Maredsous en het schooljaar is juist ten einde, na de examens waarin hij briljant slaagt. Hij keert naar de ouderlijke woonst in Kortrijk terug

In de stad is alles rustig maar ten huize Hage staat alles in rep en roer. Zijn broer Xavier heeft besloten, dienst te nemen als militair chauffeur en Etienne, daartoe aangemoedigd door zijn vader, beslist te doen zoals zijn broer.

Beide broers starten met de nieuwe Pipe 6 cilinders, 30 PK, onlangs door de familie aangekocht en gaan zich aanbieden in een aanwervingcentrum in Gent. Ze worden toegewezen aan de Automobielkolonne voor transport van artilleriemunitie, gehecht aan het 1ste Artillerieregiment. In 1915 vraagt Etienne zijn transfer naar de Veldartillerie en hij wordt aangeduid als geschut-waarnemer. In 1917 loopt hij door yperietgassen brandwonden op aan ogen en hoofd. Men voert hem naar het ziekenhuis in Adinkerke, zijn hoofd wordt volledig kaal geschoren, wat bij Koning Albert, die hem kwam bezoeken en aan wie Etienne vertelde dat hij in Maredsous gestudeerd had, volgende opmerking uitlokte: "ja, je hebt wel een Benedictijnenkop".

Het is gedurende zijn herstelperiode dat Etienne zijn aanvraag indient om naar de luchtvaart over te stappen.

In 1984, bijna 70 jaar later, beslist hij, "zijn grote oorlog" te vertellen. Ziehier zijn verhaal.

Mijn broer Xavier kende generaal de Witte, wiens neef, commandant Dhanis, deel uitmaakte van het nieuwe Wapen. Na twee weken, onverhoopte kans, liet men mij weten dat mijn kandidatuur aanvaard was en dat ik me naar Juvisy moest begeven, zowat 10 km ten zuiden van Parijs, in de pilotageschool.

Bij aankomst voelde ik me eerst een beetje vreemd, er heerste een speciale geest, een beetje BCBG, ik leek wel een arme sukkelaar, met mijn frontuniform tussen al die kerels in fantasie-uniform. Dat ganse gedoe verraste me.

Na een korte zuiver militaire opleidingsperiode begon de echte scholing, afgewisseld met allerlei cursussen

de cours varié tels que météorologie, mécanique, armement, etc ... Nous commençons à voler en double commande sur un Farman-13, caractérisé par un plan de profondeur placé devant le pilote. Le moniteur, placé derrière l'élève, lui tapait sur le casque pour lui signaler les erreurs. Je fus lâché en solo après 45 minutes de vol d'écolage; c'était un record paraît-il.

On passait ensuite sur Farman-14, puis sur Henri Farman à moteur rotatif à l'arrière; suivait le Sopwith anglais et le Caudron français, le Nieuport-18, avant de terminer sur le Nieuport-13 encore en usage au front. J'en étais donc encore aux vieilles "cages-à-poules", et cela commençait à m'énerver. Uniquement pour me faire remarquer, je commençai à faire des acrobaties avec un zinc qui ne l'autorisait pas.

Cela a réussi: un moniteur du nom de Galère, chargé de m'apprendre à voler sur le double commande Nieuport me demande combien d'heures de vol j'ai accumulé. Surpris du nombre anormal d'heures passées sur ces appareils désuets, il me demande la raison pour laquelle j'en suis toujours là. Ma réponse le surprend encore plus: "parce que je ne joue pas au poker". En effet, pour être considéré et digne d'avancement en pilotage, il convenait de faire partie de la bande de bambocheurs !

L'été 1917, je fus désigné pour rejoindre une escadrille de chasse, et me voilà débarquant à la gare d'Adinkerke et transféré à la 9^{ème} Escadrille qui avait comme emblème le chardon. Outre cette escadrille, le Groupe de Chasse, commandé par le commandant Jacquet, comprenait deux autres unités, la 10^e et la 11^e. Le commandant en second était le lieutenant de Crombrughe de Loringhe, homme valeureux et charmant.

Le commandant Gallet était notre chef d'escadrille. Il s'adressait à nous plus comme à des copains qu'à des subordonnés. Nous l'aimions tous beaucoup. Nous portions le grade d'adjutant, sauf Coppens qui était sous-lieutenant, mais notre étoile d'argent était passée à l'iodine, ce qui la transformait en étoile dorée d'officier.

Pour vous donner une idée de l'esprit aviateur qui régnait à ce moment là, permettez-moi de raconter l'arrivée de mon cousin Joseph Vuylsteke à l'escadrille. Par manque de place à la chasse, il avait été affecté provisoirement à une escadrille d'observation commandée par le commandant Richard. Celui-ci, officier d'active, très bon administrateur et fin technicien, avait en outre l'esprit fort large. Vuylsteke avait déjà passé quelques jours à l'escadrille sans avoir pu se présenter à son commandant comme il se doit. Devant se rendre en France pour y acheter sa literie, il devait se munir d'un ordre de marche. Confiant son embarras à un collègue, celui-ci lui recommande de ne pas déranger le commandant Richard avant 09.00 heures du matin. Un peu inquiet de l'accueil qui l'attend, il frappe à la

zoals meteorologie, mechaniek, bewapening enz... Wij begonnen in dubbelzit te vliegen op een Farman-13, met als kenmerk een diepteroer dat zich voor de piloot bevond. De instructeur nam plaats achter de leerling en tikte op zijn helm als de leerling fouten maakte. Ik vloog solo na 45 minuten pilotageles, het schijnt dat dit een record was.

Na Engelse Sopwith en de Franse Caudron, de Nieuport-18, alvorens te besluiten op de Nieuport-13 die nog aan het front gebruikt werd. Ik zat dus nog op de oude "kippenhokken" en dat begon me te vervelen. Alleen maar om me te doen opmerken ging ik acrobatentoeren uithalen met een bak waarmee dat niet mocht.

Het lukte: een moniteur met name Galère kreeg als opdracht, mij te leren vliegen op de Nieuport dubbelzitter. Hij vroeg me hoeveel vliegreuren ik op mijn boekje had. Hij was erg verwonderd over het grote aantal vliegreuren op die ouderwetse machines et vroeg me waarom ik nog altijd daar was. Mijn antwoord verbaasde hem nog meer: "omdat ik geen poker speel". Inderdaad, om als waardig voor vordering in het piloteren te worden beschouwd, moest men eigenlijk deel uitmaken van de bende van de fuifnummers!

In de zomer 1917 werd ik aangeduid om een jachtescadrille te verwoegen. Ik belandde dus in het station van Adinkerke en werd getransfereerd naar het 9^{de} Escadrille, dat een distel als embleem had. Buiten dit escadrille, omvatte de Jachtgroep onder bevel van commandant Jacquet nog twee andere eenheden, het 10^{de} en het 11^{de}. De commandant werd bijgestaan door luitenant de Crombrughe de Loringhe, dapper en charmant man.

Commandant Galet was onze escadrillechef. Hij richtte zich tot ons meer als kameraden dan als ondergeschikten. Wij hielden veel van hem. Wij hadden de graad van adjudant, behalve Coppens, die onderluitenant was, maar onze zilveren ster was naar jodium overgeslagen, wat ze omtoverde tot gouden officierenster ging men vliegen op Farman 14, dan op Henri Farman met rotatiemotor achteraan, verder op de

Om u een idee te geven van de vliegersgeest die op dat ogenblik heerste, staat u mij toe te beschrijven hoe mijn neef Joseph Vuylsteke in het escadrille onthaald werd. Bij gebrek aan plaats in de jacht was hij voorlopig toegewezen aan een waarnemingsescadrille onder bevel van commandant Richard. Deze was een actief officier, heel goed beheerder en fijne techniker, met bovendien een ruime geest. Vuylsteke verbleef al enkele dagen in het escadrille, zonder de gelegenheid te hebben gehad zich bij zijn commandant aan te melden, zoals dat hoort. Hij moest zich naar Frankrijk begeven om zijn beddegoed te gaan kopen, hij had dus een marsbevel nodig. Hij vertrouwde zijn moeilijkheid toe aan een collega, die hem aanraadde, commandant Richard niet te storen vóór 09.00 u. 's morgens. Een beetje ongerust over het onthaal dat hem te wachten

porte à 09.00 heures précises. Une voix endormie lui répond : « *Entre* ». Le commandant le toise de bas en haut (il était encore dans son lit) et lui dit : « *mais je ne t'ai pas encore vu ; il y a combien de temps que tu es à l'escadrille ?* De plus en plus penaud, mon cousin triche de quelques jours et répond: "*quatre à cinq jours Mon Commandant*" La réponse est brève: "*tu sais que tu es punissable; quatre jours que tu es ici et tu n'as pas encore appris à imiter la signature de ton commandant ? Fiche-moi le camp* " La cause était entendue et Joseph Vuylsteke en a largement profité dans la suite.

Le tableau d'ordre des missions était affiché le soir au mess, ainsi chacun connaissait sa mission du lendemain, sauf évidemment en cas d'alerte générale. Mon premier contact avec l'avion Henriot ne m'a pas impressionné outre mesure. Muni d'un moteur rotatif, il était très léger et maniable. Hélas, il n'était muni que d'une seule mitrailleuse, alors que les Spad d'en face en avaient deux; un sérieux handicap !

Pour ma première sortie avec cet appareil, le commandant et quelques officiers, dont le doyen, Jan Olieslagers, pilote d'avant 1910, étaient sortis discrètement du mess pour voir comment je m'en tirerais. Décollage très facile, je me suis permis quelques looping; peut-être un peu déconvenus de l'aisance de ce bleu, ils sont rentrés sans attendre mon atterrissage.

Les instruments de bord étaient sommaires: un compte-tours, un indicateur de vitesse et une boussole fréquemment "déboussolée"... Heureusement, l'orientation à vue était aisée, nous avions la mer du Nord pour nous repérer.

La chose la plus importante après la maîtrise de son appareil, c'était la vue. Il fallait apprendre à voir ! Je me souviens qu'au cours d'une patrouille avec De Meulemeester je me suis demandé pourquoi il nous obligeait à piquer à la verticale; ce n'est qu'arrivés au sol qu'il m'a expliqué que c'était pour attaquer un chasseur allemand qui volait plus vite que nous. Et moi ... je n'avais rien vu ! De Meulemeester avait des yeux de faucon et c'est la raison de ses nombreuses victoires et aussi de son adresse.

Peu d'entre nous réglèrent leur mitrailleuse avant le départ. Nous avions pourtant à notre disposition une butte de tir. L'avion était placé sur un tréteau et le mécano le dirigeait de façon à mettre la grille de visée dans l'axe du but; ayant tiré quelques balles, on corrigeait la position de l'arme selon les impacts. C'était si peu précis qu'un jour un paysan est venu faire ses doléances: le manche de sa bêche avait été coupé en deux ...!

Au début de 1918, les rencontres avec l'ennemi étaient assez rares. Pour diminuer les risques d'être surpris, nous volions par temps clair aux environs de 6.000

klopte hij op de deur om 09.00uur juist. Een slaperige stem antwoordde: "*Binnen*". De commandant bekeek hem vanonder tot boven (hij lag nog in bed) en zei : "*ik heb u nog niet gezien, hoe lang is u al in het escadrille?*" Al maar meer beschaamd haalde mijn neef een leugentje boven: "*vier of vijf dagen, commandant*". Het antwoord was kort: "*dat is strafbaar, zoals u weet; vier dagen hier en dan heb je nog niet geleerd, de handtekening van je commandant na te bootsen? Scheer je weg* ". Daarmee was de kous af en Joseph Vuylsteke heeft er nadien ruimschoots van geprofitteerd.

De opdrachtenlijst werd 's avond in de mess opgehangen, zo wist iedereen wat hij 's anderendaags te doen had, behalve natuurlijk ingeval van algemeen alarm.

Mijn eerste contact met het Henriot vliegtuig heeft me niet bovenmatig beïndrukt. Met een rotatiemotor was het licht en gemakkelijk hanteerbaar. Helaas was het met een enkel machinegeweer uitgerust, terwijl de Spad aan de overkant er twee had, een ernstig handicap!

Voor mijn eerste optreden met dit toestel waren de commandant en enkele officieren, waarbij de deken, Jan Olieslagers, piloot van VOOR 1910, discreet uit de mess buitengekomen om te zien hoe ik mijn plan zou trekken. Heel gemakkelijk opstijgen, dan veroorloofde ik mij enkele loopings: misschien een beetje ontgoocheld door het gemak waarmee dat groentje vloog, zijn de toeschouwers weer binnengetrokken zonder mijn landing af te wachten.

De boordinstrumenten waren minimaal: een toerenteller, een snelheidsmeter en een kompas. dat herhaald "van streek geraakte".. Gelukkig was de zichtoriëntatie gemakkelijk, we hadden de Noordzee als referentie om niet verloren te vliegen.

Het belangrijkste, na beheersing van het vliegtuig, was het zicht. Men moest leren zien! Ik herinner mij, dat ik gedurende een patrouille met De Meulemeester mij afvroeg, waarom hij ons verplichtte, vertikaal te duiken; pas weer op de grond heeft hij mij uitgelegd dat dit gebeurde om een Duitse jager aan te vallen, die vlugger vloog dan wij ... en ik ... ik had niets gezien ! De Meulemeester had echt valkenogen en dat is de reden van zijn talrijke overwinningen en ook zijn handigheid.

Weinigen onder ons regelden hun machinegeweer voor het vertrek. Wij beschikten nochtans over een schietheuvel. Het vliegtuig werd op een schraag gezet en de monteur richtte het dan zodanig dat het mikrooster in de lijn van het doel lag, men loste enkele schoten en men verbeterde de positie van het wapen dan volgens de inslag van de kogels. Dat was zo weinig precies, dat op zekere dag een boer is komen klagen: de steel van zijn spade was in twee gesneden ! Begin 1918 waren de ontmoetingen met de vijand tamelijk zeldzaam. Om de verrassingsrisico's te vermijden vlogen wij met helder weer ongeveer om 6000 meter hoogte, want slechts weinig vijandelijke

mètres, car très peu d'avions ennemis atteignaient cette altitude. Grâce à cela il nous suffisait d'observer vers le bas, sans risque d'être surpris par un adversaire volant plus haut. Tous les vols se faisaient sans parachute ; le port était proscrit, l'état-major estimant que son poids augmenterait la consommation et ... que sa présence inciterait les pilotes à sauter à la moindre alerte.

Au cours d'une patrouille avec Coppens comme chef de peloton et Victor Benoît comme ailier, nous apercevons à 1.000 mètres au-dessous de nous un biplan allemand qui rentre tranquillement chez lui. Après lui avoir envoyé une giclée de balles - trop loin à mon avis - Coppens l'abandonne et fait demi-tour. Pour moi c'était la première occasion d'avoir un avion ennemi plus ou moins à portée; je n'ai pu résister à quitter le peloton. Piquant sur lui, j'ouvre le feu à 200 mètres environ; je vois mes balles incendiaires l'encadrer, mais sans résultat immédiat. Poussant plus loin je m'approche à 50 mètres, le place bien au milieu de ma grille de visée et presse sur la détente ... mitrailleuse enrayée. Nous étions alors à 50 mètres au-dessus des toits de Menin; malgré mes efforts je n'ai pu désenrayer et, la rage au cœur, j'ai dû renoncer. L'avion ennemi fumait anormalement, je présume que l'observateur avait été tué car sa mitrailleuse pointait vers le ciel. Comme en fin de compte je n'ai pas vu s'écraser mon adversaire, je n'ai pu m'attribuer cette victoire.

Un beau matin de liberté, je me décide de me promener dans les environs de Courtrai, ma ville natale, assez haut pour ne pas être dérangé, dans le but d'apercevoir la maison de mes parents. Comme il me semblait y avoir pas mal de mouvement en-dessous de moi au champ d'aviation de Wevelgem, je décide de rentrer. Devant-moi, toute une ligne de ballons d'observation. Comme j'étais près des lignes françaises, j'ai d'abord cru à des ballons amis. Ce n'est qu'en me rapprochant à 300 mètres que je distingue la croix allemande. C'était comme un coup au cœur ! Une cible magnifique. Je réduis le moteur pour faire moins de bruit, et à 50 mètres, j'ouvre le feu - environ 50 balles - A ma surprise je vois une grande flamme sortir du ballon. J'étais tellement à l'aise que j'ai fait le tour de l'observateur pendu à son parachute et qui me regardait les yeux blancs de terreur, croyant sa dernière heure venue; mais chez nous le fair-play nous interdisait d'attaquer un ennemi désarmé.

Deux ou trois jours après, par curiosité de savoir si le ballon abattu a été remplacé, je reprends le scénario; le ballon de remplacement était là. Mais tous les postes étaient alertés et les balles incendiaires montaient vers moi en gerbe; je n'étais plus à la fête ! Néanmoins à ma cinquième balle le ballon prend feu; je le saute ... pour me trouver nez-à-nez avec Coppens qui lui aussi avait repéré cette cible et s'appêtait à ajouter une nouvelle victoire à son palmarès. Et il me l'a reproché. Mon retour à l'escadrille a été pénible: trois

vijandelijke vliegtuigen konden een dergelijke hoogte halen. Op die manier volstond het, naar beneden te kijken, zonder risico, door een hoger vliegende vijand verrast te worden. Alle vluchten gebeurden zonder valschermscherm, die was verboden, want de staf vond dat zijn gewicht het verbruik zou verhogen en ... dat zijn aanwezigheid de piloten ertoe zou aanzetten, bij het minste alarm te springen.

In de loop van een patrouille met Coppens als pelotonchef en Victor Benoît als vleugelpiloot, zagen wij op 1000 meter boven ons een Duitse tweedekker die rustig naar huis vloog. Na een hele reeks schoten - te ver, volgens mij - liet Coppens hem gaan en maakte Jrechtsomkeer mij was dit de eerste gelegenheid, een vijandelijk vliegtuig min of meer binnen bereik te krijgen, ik kon niet weerstaan aan de bekoring, het peloton te verlaten..

Ik dook dus naar de Duitser toe, opende het vuur op ongeveer 200 meter, ik zag mijn brandende kogels rond zijn vliegtuig vliegen, maar zonder onmiddellijk resultaat. Ik naderde nog meer, tot 50 meter, ik plaatste hem juist in het midden van mijn mikrooster en drukte op de trekker... machinegeweer geblokkeerd. Wij waren toen op zowat 50 meter boven de daken van Menen, niettegenstaande al mijn inspanningen ben ik er niet in geslaagd mijn wapen te deblokken en met woede in het hart heb ik mijn poging dus moeten opgeven. Het vijandelijke vliegtuig rookte abnormaal, ik neem aan dat zijn waarnemer gedood was, want de loop van zijn geweer was naar de hemel gericht. Aangezien ik tenslotte mijn tegenstrever niet heb zien neerstorten, kon ik me deze overwinning niet toekennen.

Op een mooie vrije morgen besliste ik, een wandeling te maken rond Kortrijk, mijn geboortestad, hoog genoeg om niet gestoord te worden, om het huis van mijn ouders te gaan bekijken. Ik had wel de indruk dat er beneden mij heel wat beweging was op het vliegveld van Wevelgem, ik vond het dus beter rechtsomkeer te maken mij zag ik een hele lijn van weernemingsballons. Vermits ik dicht bij de Franse lijnen was, heb ik eerst geloofd dat het geallieerde ballons waren. Pas toen ik dichterbij kwam, op 300 meter, bemerkte ik het Duitse kruis. Mijn hart begon sneller te kloppen! Een prachtig doelwit. Ik gaf minder gas, om minder lawaai te maken en op zowat 50 meter heb ik het vuur geopend 50 kogels. Tot mijn grote verrassing zag ik een grote vlam oplaaien uit de ballon. Ik was zodanig op mijn gemak, dat ik rond de waarnemer aan zijn valschermscherm ben gaan vliegen. Hij bekeek me met ogen, wit van de schrik, hij dacht dat zijn laatste uur geslagen was, maar bij ons verbood de fair-play een ontwapende vijand aan te vallen.

Twee of drie dagen later wilde ik absoluut weten of de neergeschoten ballon vervangen was, ik volgde hetzelfde scenario en jawel, de vervangballon was daar. Maar alle posten waren in alarm gebracht en de vuurkogels stegen als in een grote ruiker naar mij op; dat vond ik geen feest meer ! Toch vatte de ballon bij

balles dans le fuselage, une balle à travers une pipe d'admission et une traversant un cylindre. Bref, le moteur ne tournait plus rond et un prompt retour s'imposait. Mais cette victoire m'a valu la Médaille militaire française et une citation à l'Ordre de l'Armée car les Français avaient décidé une attaque sur un poste allemand et le ballon les gênait considérablement.

Les jours de brouillard, nous nous retrouvions tous au mess où nous avions le bonheur de rencontrer le secrétaire du commandant Jacquet, le Prince de Caraman Chimay, super homme du monde, parlant à son chien à la troisième personne. Sa mère était une Cliquot et son épouse, une Hennessy. Charmant compagnon, il nous invita à Reims dans des circonstances difficiles à décrire...

Un jour au petit matin l'Etat-Major demande que nous allions troubler une préparation d'attaque de l'ennemi dans le secteur de Dixmude. Comme d'habitude, j'accompagne Coppens. Nous volions au ras des tranchées dans un fracas épouvantable, tirant sur tous ce qui bougeait. C'était très impressionnant. Je volais moi-même à deux mètres des tranchées et Coppens un peu plus haut de manière à agrandir son champ de tir; mal lui en prit car il eût son manche à balai coupé en deux; à deux centimètres près, c'était autre chose de son anatomie qui y passait !

Le 18 octobre 1918 arrive l'ordre d'attaque sur tout le front belge; date mémorable surtout pour moi.

Dès deux heures du matin le bruit du canon était continu. Ordre nous est donné d'interdire à l'ennemi toute observation sur nos lignes, ce qui signifie pour nous, d'interdire le ciel aux avions ennemis, plus particulièrement, ordre à Coppens, Benoît et moi, d'incendier tous les ballons d'observation en l'air à ce moment.

Décollage vers quatre heures du matin; ciel clair et soleil levant magnifique ... mais dans les yeux. Coppens au centre, flanqué de Benoît à droite et moi à gauche. Se présentent à nous trois ballons; en face de moi, celui de Westende, face à Coppens celui de Houthulst et face à Benoît, celui de Rumbeke. Le mien à 600 mètres d'altitude et les deux autres à 1.200 mètres. Opérant d'une manière qui me semble logique, je pique sur le mien et l'incendie; mais pendant ce temps Coppens rapplique et tire sur le ballon en feu. Il ramasse une balle dans la cuisse et doit atterrir dans les lignes; précieux temps perdu permettant aux deux autres ballons d'amorcer un treuillage rapide. L'autre ballon que je vise descend plus rapidement que moi, mais il me plaisait de l'avoir. Folie qui m'a été fatale. La cible étant à 100 mètres du sol, je pique à la verticale et l'embrase in extremis. Ce faisant, je

vijfde schot vuur, ik vloog erover... en bevind me neus tegen neus met Coppens, die ook dit doelwit had ontdekt en zich voorbereidde, een nieuwe overwinning op zijn palmares te schrijven. En hij heeft het me verweten. Mijn terugkeer naar het escadrille was pijnlijk: drie kogels in de vliegtuigromp, een kogel door een inlaatpijp en een door een cilinder. Kortom, de motor draaide niet meer vlot en een snelle terugkeer was geboden.

Maar deze overwinning heeft mij de Franse Militaire medaille opgeleverd en een vermelding op de Legerorde, want de Fransen hadden een aanval op een Duitse post gepland en de ballon was daarvoor uiterst hinderlijk.

Op mistige dagen kwamen wij bijeen in de mess, waar wij het genoeg hadden, de secretaris van commandant Jacquet te ontmoeten: prins de Caraman Chimay, super man van de wereld, hij sprak zijn hond in de derde persoon aan! Zijn moeder was een Cliquot en zijn echtgenote een Hennessy. Charmante gezelschap, hij nodigde ons naar Reims uit, in moeilijk te beschrijven omstandigheden...

Op een vroege morgen vroeg de Staf ons, een vijandelijke aanvalsvoorbereiding in de sector van Diksmuide te gaan vertroebelen. Zoals gewoonlijk vergezeldde ik Coppens. Wij vlogen met verschrikkelijk lawaai heel laag over de loopgraven, we schoten op al wat bewoog. Het was indrukwekkend. Ik vloog zelfs op twee meter van de loopgraven en Coppens iets hoger, om zijn schietveld te vergroten, maar dat bekwam hem slecht, want zijn stuurknuppel werd in twee geschoten, op twee centimeters na zou een ander deel van zijn anatomie getroffen zijn!

Op 18 oktober 1918 kwam het aanvalsbevel op het ganse Belgische front, een gedenkwaardige dag, vooral voor mij. Vanaf twee uur 's morgens hoorden we ononderbroken kanonvuur. Wij kregen bevel, ervoor te zorgen dat de vijand niet de minste kijk op onze lijnen had, wat voor ons betekende, geen enkel vijandelijk vliegtuig in de lucht te dulden, meer bepaald, bevel aan Coppens, Benoît en mijzelf, alle waarnemingballons op dit ogenblik in de lucht, in brand te gaan schieten.

Opstijging rond vier uur 's morgens, heldere lucht en prachtige zonsopgang... maar recht in de ogen. Coppens in het midden, Benoît rechts naast hem en ikzelf links. Daar voor ons drie ballons, vlak voor mij die van Wde, vlak voor Coppens die van Houthulst en vlak voor Benoît die van Rumbeke. De mijne hing op 600 meter hoogte en de twee andere op 1200 meter. Ik meende logisch te werk te gaan, ik dook naar mijn ballon en schoot hem in brand, maar gedurende die tijd kwam Coppens opdagen en hij schoot op de brandende ballon. Hij kreeg een kogel in zijn dij en moest in de lijnen landen, kostbare tijd verloren, waardoor de andere twee ballons vlug begonnen te dalen. De andere ballon waarop ik mikte, daalde sneller dan ik, maar ik wilde hem hebben. Waanzin, die fataal uitliep voor mij. Het doelwit bevond zich op

constituais à mon tour une cible idéale, l'ennemi ne devant effectuer aucune correction pour m'avoir.

Il m'a eu ! Au moment de redresser je ressens un choc violent. Ma main qui tenait la manette des gaz m'est projetée contre la figure pour retomber inerte le long de mon corps. A ce moment je me suis dit: me voilà fichu ! Sous le choc, j'étais parti en chandelle mais instinctivement, pour ne pas redonner de chance aux tireurs adverses, je me rabats au raz du sol. Mon moteur était heureusement indemne et tournait rond, mais à plein gaz car ma main gauche inerte ne pouvait le réduire. Je repasse la forêt d'Houthulst à 3 ou 4 mètres d'altitude, escorté malgré moi par dix chasseurs allemands qui grâce à ma basse altitude ne m'apercevaient pas.

A ce moment-là, je n'avais qu'une idée: revoir mes parents, il me semblait impensable de finir la guerre ici. Je ne ressentais aucune douleur, seulement une fatigue croissante et une forte envie de m'endormir; comme il eût été facile de se laisser mourir ainsi !

Alors un sursaut providentiel s'est fait, une révolte contre le sort. En évitant les obstacles j'ai enfin rejoint nos lignes. Me dirigeant vers un poste d'ambulance ou mon frère Xavier travaillait, je constate qu'il est abandonné. Pas de chance Cela commençait à presser. Pas question de pouvoir rejoindre mon terrain. C'est alors que je me souviens de l'existence d'un hospice transformé en hôpital sur la route d'Ypres à Furnes. Je m'y dirige. Contre le bâtiment principal je repère une prairie, petite mais assez plate que pour risquer un atterrissage. Après deux essais et me sentant près de tourner de l'œil, je coupe le contact du moteur, heureusement placé sur le manche, et me plaque au sol, mais trop vite. Voyant approcher la rangée d'arbres de la grand-route, je pousse le manche en avant afin de capoter et glisser ainsi sur le dos une dizaine de mètres, question de freiner le plus possible avant l'obstacle. Ouf ! à moitié entier.

Le personnel de l'hôpital de Hoogstrade se précipite pour relever mon appareil, un peu brutalement à mon gré, ma bretelle de sécurité tirant sur mon bras, me fait hurler de mal. Par réflexe, j'actionne la commande de la mitrailleuse qui envoie une giclée de balles devant moi. Pris de panique, les soldats courageux laissent retomber mon avion sur le dos, et je dois jurer un bon coup pour être dégagé.

La salle d'opération était située à 50 mètres de mon lieu d'atterrissage, ce qui m'a valu le privilège d'être soigné 24 heures avant les blessés du front tombés à la même heure que moi. Elle était rudimentaire: une serre avec cinq tables de cuisine où gisaient les blessés. L'anesthésiste était un vague infirmier qui nous appliquait à chacun un tampon d'ouate imbibé de chloroforme sur le nez et la bouche; il versait et reversait à chacun une petite dose jusqu'au moment où plus personne ne bougeait. On dormait bien mais on se réveillait la figure brûlée par le dégoulinement du chloroforme.

100 meter van de grond, ik dook er vertikaal op en zet hem in extremis in vlam. Daardoor werd ik op mijn beurt een ideaal doelwit, de vijand moest geen enkele verbetering aanbrengen om mij te pakken.

Hij heeft me gehad! Op het ogenblik van optrekken voelde ik een hevige schok. Mijn hand die de gashendel bediende, vloog hard tegen mijn gezicht om dan onbeweeglijk naast mijn lichaam te vallen. Op dat ogenblik dacht ik bij mezelf: ik ben naar de haaien! Door de schok was mijn vliegtuig in chandelle geraakt maar instinctmatig, om de vijandelijke schutters geen nieuwe kans te gunnen, ging ik vlak bij de grond vliegen. Gelukkig was mijn motor ongedeed en draaide vlot, maar op volle gas, want mijn onbeweeglijke linkerhand kon geen gas verminderen. Ik vloog over het woud van Houthulst, op 3 à 4 meter hoogte, buiten mijn wil begeleid door tien Duitse jagers die me gelukkig niet zagen, dank zij mijn minimale hoogte.

Op dat ogenblik had ik slechts één idee: mijn ouders terugzien, het leek me ondenkbaar de oorlog hier te beëindigen. Ik voelde geen enkele pijn, alleen een groeiende vermoeidheid en een sterke slaaplust, wat zou het gemakkelijk geweest zijn, zich zo te laten sterven!

Dan gebeurde plots een providentiële heropleving, opstand tegen het noodlot. Mits vermijden van hindernissen kon ik eindelijk onze lijnen bereiken. Ik zocht een ambulancierpost waar mijn broer Xavier werkte, ik stelde vast dat de post verlaten was. Geen geluk. Ik had dringend hulp nodig. Geen spraken van, mijn terrein te kunnen vervoegen. Toen herinnerde ik mij het bestaan van een rusthuis, omgevormd tot hospitaal, op de weg van Ieper naar Veurne. Daarheen dan. Tegen het hoofdgebouw ontdekte ik een weide, klein maar vlak genoeg om een landing te riskeren. Na twee pogingen en met het gevoel dat ik het bewustzijn ging verliezen, zette ik het motorcontact af - dat stond gelukkig op de stuurknuppel - en zette me neer, maar te snel. Ik zag de rij bomen op de hoofdweg dichterbij komen, ik drukte de knuppel naar voor om over de kop te gaan en zo een tiental meter op de rug te glijden, kwestie van zoveel mogelijk voor de hindernis te remmen. Oef! Nog half gered.

Het ziekenhuispersoneel van Hoogstrade kwam toegelopen om mijn toestel recht te krijgen, een tikje brutaal naar mijn zin, mijn veiligheidsgordel die op mijn arm trok deed me huilen van de pijn. Uit pure reflex gaf ik een druk op het machinegeweer, dat een snelvuur van kogels voor mij uitstootte. In paniek lieten de moedige soldaten mijn vliegtuig terug op de rug vallen en ik moest flink vloeken om eruit los te komen.

De operatiezaal lag 50 meter van mijn landingsplaats, wat mij het voorrecht verleende, te worden verzorgd 24 uur vroeger dan de gewonden van het front, die op hetzelfde uur als ik gevallen waren. De zaal was rudimentair: een serre met vijf keukentafels waarop de gewonden lagen. De anesthesist was een vage verpleger, die bij elk van ons een met chloroform

La balle qui m'a blessé le bras a été retrouvée dans ma combinaison de vol ; arrivant en tournant, elle a fait pas mal de dégâts. Os broyé sur 5 centimètres, artère et nerf radial sectionnés. L'étaupe de ma combinaison et le tissu de mes vêtements avaient fait office de tampon, empêchant ainsi une hémorragie qui m'aurait été fatale.

La blessure était affreuse à voir; à preuve, je pouvais voir au travers de mon bras. Un matin je me suis réveillé dans une puanteur affreuse. C'était mon bras, il était d'un beau vert-prairie. C'était la gangrène. Retour sur la table de cuisine pour me faire nettoyer cette infection et me faire introduire dans le bras une espèce de peigne à quatre branches en caoutchouc qui faisait office de drain. L'odeur me gênait plus que le mal.

C'est à cette époque que j'eus la visite du commandant Jacquet. Le corps médical lui ayant fait entrevoir la nécessité de me couper le bras, il a été trouvé le colonel Willems, médecin en chef, et lui a dit qu'il fallait tout faire pour éviter l'amputation. Eh! bien, grâce à son intervention, j'ai conservé mon bras.

Onze novembre 1918 ! Mon état s'améliorait. C'est partout l'allégresse, sauf à Hoogstrade où les quelques blessés qui restent se morfondent dans leur isolement. Je suis transféré à l'hôpital de Bruges, installé au Couvent anglais. Par bonheur j'avais comme compagnon de chambre un joyeux drille, le commandant de Bonhomme. Par ses histoires drôles il relevait le moral de tout le monde. Il recevait de nombreuses visites. L'une d'elles m'a fort embarrassé. J'étais sur la "panne" et la visiteuse resta deux heures dans la chambre. Inutile de décrire l'agrément de cette rencontre.

Arrive enfin le jour tant attendu de mon transfert à Bruxelles. Je ne pouvais rentrer à la maison car mes parents avaient été sinistrés à Courtrai, le toit de notre maison avait subi un bombardement et ils avaient trouvé refuge chez des amis dans un superbe hôtel de maître avenue de la Toison d'or C'est là que j'ai fait la connaissance de ma sœur Jacqueline que j'avais quitté bébé, quatre ans auparavant. Elle ne se souvenait pas de moi.

Après quelques mois, le médecin décide, vu l'état satisfaisant de mon os, d'entreprendre de recoudre le nerf radial. Opération réussie, mais sans succès apparent, malgré un long traitement électrique et des massages, le nerf refusait de bouger. C'était alors la quatrième fois que j'allais sur le billard, j'avais successivement aspiré éther, chloroforme, chlorure d'éthyle et protoxyde d'azote, tous produits forts peu agréables à ingurgiter.

gedrenkte prop wat op neus en mond drukte, bij iedereen goot hij een kleine dosis bij tot niemand nog bewoog. Men sliep goed, maar bij het ontwaken had men een gezicht, dat verbrand was door de druipende chloroform.

De kogel die mijn arm kwetste, werd in mijn vliegpak teruggevonden. Hij kwam al draaiend aan en richtte heel wat schade aan. Bot verbrijzelt op 5 centimeter, slagader en radiale zenuw doorsneden.

Het pluis van mijn vliegpak en de stof van mijn kleren hadden als prop gediend en zo een bloedstorting vermeden, die mij fataal geweest ware.

De wonde was vreselijk om zien, meer nog, ik kon dwars door mijn arm zien. Op een morgen werd ik wakker van een vreselijke stank. Het was mijn arm, mooi weidegroen gekleurd. Het was koudvuur. Terug op de keukentafel om deze infectie te laten reinigen en in mijn arm een soort van viertakkige rubberen kam te laten aanbrengen, om te draineren. De geur stoorde me meer dan de pijn.

Het was in deze periode dat ik bezoek kreeg van commandant Jacquet. Het medische korps sprak over de noodzaak, mijn arm af te zetten. Hij ging dan kolonel Willems, hoofdgeneesheer, opzoeken en zei hem, dat alles in het werk moest gesteld worden om de amputatie te vermijden. Wel, dank zij zijn tussenkomst heb ik mijn arm behouden.

Elf november 1918! Mijn toestand verbeterde. Overal was er vreugde, behalve in Hoogstrade, waar de overgebleven gekwetsten zich in hun afzondering verveelden. Ik werd overgebracht naar het ziekenhuis in Brugge, geïnstalleerd in het Engelse Klooster. Gelukkig had ik als kamergezel een lustige kerel, commandant de Bonhomme. Met zijn vrolijke verhalen krikte hij het moreel van iedereen omhoog. Hij kreeg veel bezoek. Een daarvan bracht mij in verlegenheid. Ik zat "op de pan" en de bezoeker bleef twee uur in de kamer. Onnodig het plezier van deze ontmoeting te beschrijven.

En dan kwam eindelijk de langverwachte dag van mijn transfer naar Brussel. Ik kon niet terug naar huis, want mijn ouders waren geteisterd in Kortrijk, de dak van ons huis werd gebombardeerd en mijn ouders hadden onderdak gevonden bij vrienden in een prachtig herenhuis op de Guldenvlieslaan. Daar heb ik kennisgemaakt met mijn zus Jacqueline, die ik verlaten had toen ze nog een baby was, vier jaar geleden. Ze kon zich mij niet herinneren.

Na enkele maanden besloot de dokter, gezien de bevredigende toestand van mijn arm, de radiale zenuw opnieuw te naaien. Geslaagde operatie, maar zonder blijkbaar succes, niettegenstaande een lange elektrische behandeling en massagebeurten, de zenuw weigerde elke beweging. Het was al de vierde keer dat ik onder het mes moest, ik had achtereenvolgens ether, chloroform, ethylchloruur en stikstoffprotoxyde ingeademd, allemaal produkten die niet erg smakelijk waren.

Trois mois plus tard, confiant en la bonne évolution de mon bras, je décide de faire un vol sur mon brave Henriot retapé pour l'occasion. En montant dans l'avion mon pied glisse, je me cogne le coude et clac... de retour à l'hosto. Mon brave mécano Palmers ayant entendu le claquement de la fracture me demande ce que c'est; je lui montre mon bras replié; il bras valide.

Je participe à une chasse à Dochamps en hiver. Une épaisse couche de neige recouvrait un fossé, et de ce fait, il était invisible; je tombe évidemment dedans et ... reocrac ! Ma sœur Isabelle qui m'accompagnait avait emporté avec elle une planche pour s'asseoir au poste; l'ayant coupée en deux et à l'aide de mon écharpe elle m'a placé une attelle qui m'a permis de continuer la chasse. Rentré le lendemain à l'hôpital, le médecin, après m'avoir examiné, me demande si cela me gênerait beaucoup de garder quelques jours encore mes planches et mon écharpe, tant les os étaient bien remis en place.

J'avais repris mes vols et me sentais en forme, au point de me présenter comme participant au concours de combat aérien aux Olympiades d'Anvers. Le sort me désigne comme adversaire le fameux Fonck, as aux 75 victoires, me laissant partagé entre un sentiment de fierté et d'inquiétude.

Le départ se donnait à une minute d'intervalle entre les deux "adversaires". Le poursuivant devait retrouver son devancier et, au moyen d'une mitrailleuse photographique, le descendre symboliquement. A mon grand étonnement, j'arrive à me coller à lui et malgré toutes ses acrobaties, je le prends plusieurs fois dans mon viseur. Me voilà déclaré vainqueur de Fonck !

En réalité, celui-ci avait cru bon de piloter un des tout nouveaux "Morane" d'acrobatie, mais qui virait beaucoup moins court que mon vieil Henriot.

Vient ensuite l'époque où l'Aéro-club s'adresse à mon ami Kervyn de Lettenhove et à moi, pour organiser des meetings d'aviation. Ma spécialité consistait à crever en un minimum de temps à l'aide de l'hélice, des ballonnettes que l'on lâchait.

Kervyn et moi fûmes désignés pour représenter la Belgique au concours d'acrobatie de Zurich. Je ne pus y participer, mon moteur étant tombé en panne mais Kervyn obtint un prix.

Dernier incident où la chance m'a une fois de plus sourit: à Schaffen il y avait un lot d'avions Spad, héritage de la guerre. Il m'était apparu que les jeunes pilotes s'en méfiaient alors que le Spad avec moteur Hispano était l'avion le plus solide que l'on ait construit pendant la guerre. J'en amène un en altitude et décide d'entamer une vrille: deux tours à droite, deux tours à gauche. A trois cents mètres du sol je me dis que la démonstration suffit et qu'il est temps d'en sortir. Suivant la technique bien connue - palonnier dans le sens opposé à la vrille - je le pousse à fond à droite, mais il s'affaisse. La vrille continue. Rentrant

Drie maanden later besloot ik, vol vertrouwen in de goede evolutie van mijn arm, een vlucht te gaan maken met mijn goeie Henriot, die voor de gelegenheid opgeknapt was. Bij het instappen in het vliegtuig gleed mijn voet uit, ik stootte mijn elleboog aan en klak... terug naar het hospitaal. Mijn brave mecano Palmers had het klappen van de breuk gehoord en vroeg me wat er gaande was. Ik toonde hem mijn gebogen arm; hij werd er helemaal bleek van en ik moest hem met mijn goede arm ondersteunen.

Ik nam deel aan een jachtpartij in Dochamps, in de winter. Een dikke sneeuwlaag bedekte een gracht, waardoor deze onrichtbaar werd; ik viel er natuurlijk in en... opnieuw krak ! Mijn zus Isabelle die me vergezelde, had een plank meegebracht om erop te zitten op de post. We hebben ze in twee gesneden en met behulp van mijn sjerp heeft ze me een spalk aangebracht, waardoor ik de jacht dan kon verderzetten. 's Anderendaags ging ik terug naar het hospitaal, de geneesheer onderzocht me en vroeg, of ik het erg vond, mijn planken en mijn sjerp nog enkele dagen te dragen, zo goed waren de botten terug op hun plaats.

Ik was opnieuw beginnen vliegen en voelde me best, zo goed zelfs dat ik me aanbood om deel te nemen aan de wedstrijd voor luchtgevechten op de Olympische Spelen in Antwerpen. Het lot duidde mij aan als tegenstrever van de beroemde Fonck, een kei met zijn 75 overwinningen, het vulde me met een gemengd gevoel van fierheid en ongerustheid.

Het vertrek werd gegeven met een minuut interval tussen de twee "tegenstanders". De vervolger moest zijn voorganger terugvinden en hem symbolisch neerhalen door middel van een fotografisch machinegeweer. Tot mijn grote verbazing slaagde ik erin, bij hem aan te kleven en niettegenstaande al zijn acrobatische pogingen, kreeg ik hem herhaalde keren in mijn vizier. Zo werd ik tot overwin- naar van Fonck uitgeroepen!

In werkelijkheid had Fonck verkozen, met een van de allernieuwste acrobatische "Moranes" te vliegen, maar die draaide veel minder kort dan mijn oude Henriot.

Dan kwam de periode, waarin de Aéroclub mijn vriend Kervyn de Lettenhove en mij verzocht, vliegmeetings te organiseren. Mijn specialiteit bestond erin, in een minimum van tijd met de schroef losgelaten ballonnetjes te doen springen.

Laatste incident, waar het geluk me eens te meer toelachte: in Schaffen waren er talrijke Spad-vliegtuigen, erfenis van de oorlog. Ik had de indruk dat de jonge piloten er geen vertrouwen in hadden, terwijl de Spad met Hispanomotor toch het stevigste toestel was, dat men gedurende de oorlog gebouwd had. Ik bracht er een in de hoogte en besliste een tolvucht in te zetten. Twee bochten rechts, twee bochten links. Op driehonderd meter boven de grond vond ik dat de demonstratie volstond en dat het tijd was eruit op te trekken. Volgens de welgekende techniek-voetenstuur in tegenovergestelde richting van

la tête dans la carlingue, je constate que le câble de commande est détaché. Je le tire à la main et la vrille s'arrête, mais voilà, n'ayant plus de commande de direction et le sol s'approchant, je pique droit devant moi et me vomis dans une cour de ferme, entraînant avec moi une corde pleine de linge. Moteur coupé, je capote en férocité. Pendant que je me dépêtrais, avec de l'essence qui me coulait dans le cou, s'amène la fermière qui sans autre entrée en matière me demande qui va payer son linge abîmé.

De Schaffen, on m'avait vu disparaître en vrille derrière une petite colline et on avait dépêcher une ambulance pour ramasser les morceaux.

Et voilà, ma campagne de la guerre 40 et mon passage dans la résistance dès le mois d'octobre 1940 ne valent pas la peine d'être relatés. Ce sont des souvenirs pénibles qu'il vaut mieux oublier.

Permettez-moi de vous dire, pour conclure, que dans la vie, la chance a une grande importance. La plus grande pour moi, est d'être encore capable à 88 ans de vous conter quelques faits de ma vie aventureuse.

D'après 'Souvenirs de la guerre 1914-1918 et de l'entre-deux-guerres, estompés par le recul du temps' par Etienne Hage. Ce large extrait est publié avec l'aimable autorisation de son fils Monsieur B. Hage, notaire honoraire à Hasselt.

De vrille - drukte ik voluit rechts, maar het toestel reageerde niet. De vrille draaide verder. Ik trok mijn hoofd terug in de cabine en stelde vast dat de besturingskabel losgeraakt was. Ik trok erop met mijn hand en de vrille stopte, maar ik had geen richtingsbesturing meer en de grond naderde snel, ik dook recht voor mij uit en plofte neer in een binnenkoer van een hoeve, ik trok meteen een koord vol wasgoed mee. Motor gestopt, ik ging wild overkop.

Terwijl ik me trachtte los te maken, met de benzine die in mijn hals liep, kwam de boerin aangelopen, het enige wat ze zei, was: wie nu haar beschadigd wasgoed zou betalen!

Vanuit Schaffen had men mij in vrille achter een kleine heuvel zien verdwijnen en men had de ambulantie uitgestuurd om de stukken bijeen te rapen

En ziezo, mijn oorlogscampagne 40 en mijn passage in de weerstand vanaf oktober 1940 lonen het verhalen niet. Het zijn pijnlijke herinneringen die men best vergeet.

Staat u mij, om te besluiten, toe te zeggen, dat geluk hebben heel belangrijk is in het leven. Het grootste voor mij is, op 88 jarige leeftijd nog bekwaam te zijn, u enkele feiten van mijn avontuurlijk leven te vertellen!

Vertaling : Gill Gebhard-Van den Broeck

 **FLASH ... !**

Revival of the "Maison des Ailes-Huis der Vleugels"

The Aviators' Happy Hour

It is the intention of the *Maison des Ailes/Huis der Vleugels* and the *Vieilles Tiges of Belgium* to revive our home which seemed to be abandoned in the last decades.

The new management is eager to attract Aviators and their friends to the Bar and Restaurant and to restore the spirit young and old flyers (were!) know for.

We will organise a 'Happy Hour' every fourth Thursday of the month (except in August or on a Public Holiday) between 17.30 and 19.00 hrs starting on May 27, 1999.

During these hours plenty of parking space is available in the vicinity, the subway is just across the street and several buslines have stops nearby. If there is sufficient demand, the restaurant may be open after 19.00 hrs.

We are looking forward to a large attendance and wish you already a hearty welcome.

Futures dates: June 24, July 22, September 23, October 28, November 25 and December 23

Dans le numéro 4/98, octobre-novembre-décembre 1998, a paru un texte dont le titre était : « Guy Egrix, médecin militaire à Kamina se souvient ... J'ai été témoin d'un curieux déménagement ». Ce titre et une partie du texte original ont été altérés ou omis sans autorisation de l'auteur. A la demande de celui-ci et en guise de réparation, nous vous prions de trouver ci-dessous le titre original et l'intégralité du texte.

Comment les derniers Fouga Magister quittèrent BAKA

Médecin à la base de Kamina en 1960, chargé du service de Santé de la FAé, j'ai lu avec la plus grande attention l'article de J.P. SONCK, paru dans le Bulletin du CRAOCA de juin '97, intitulé « La Force Aérienne au Congo ». Je souhaiterais apporter un complément d'information à propos de l'évacuation des derniers Fouga de BAKA. J'ai été en partie témoin, en partie acteur du récit qui suit et dont je garantis l'authenticité.

Devant l'aérogare de BAKA, par un beau matin d'octobre 1960, un C119 s'appête à décoller. Il s'agit bien d'un avion de BAKA et non du 15ème Wing. L'équipage est organique à la FAé/BAKA, c.-à-d. plus exactement au Wing instruction et transport (WIT), dénomination officielle de ce Corps.

L'avion décolle, cap sur N'DOLA, en Rhodésie du Nord, de l'autre côté de la frontière katangaise. Quatre hommes forment l'équipage. Le commandant de bord est le Lt.Col.avi H. KREPS ; le navigateur l'adj avi Yv. GILET ; le radio de bord, soit l'adj avi QUETS, soit l'adj avi PEYRASSOL. Quant au mécanicien, j'ai oublié son nom, hélas. Je suis l'unique passager et je voyage en complet veston. Nous nous connaissons tous très bien depuis des années. Je vais m'installer dans la carlingue, où l'on distingue quelques caisses de fret. De curieuses caisses oblongues, deux d'entre elles sont à claire-voie. On aperçoit entre les planches, un objet soigneusement arrimé, de couleur orange.

Quelque cinq minutes après le décollage, l'avion change légèrement de cap. Le voyage se poursuit monotone, dans un silence lourd qui transpire la tristesse.

Je suis appelé auprès du Colonel. Il me dit : « Doc, ça n'a pas changé, c'est comme hier, je ne peux pas faire escale à E'ville. Je vais me poser quand même, je ferai du taxi jusqu'à l'aérogare, on ouvrira les portes arrière et tu sortiras par-là. Attention, je reviendrai à 16 h précises. Fais gaffe, sois là, car je ne pourrai pas t'attendre. Bonne chance. A tout à l'heure ».

Je retourne à ma place Le voyage continue.

Bientôt l'avion entame sa descente et son approche ? On aperçoit la ville, la piste, l'aérogare, des sentinelles de l'ONU par-ci, par-là. Tout est calme.

On y est. On touche le sol, les portes sont ouvertes. Je m'assieds sur le plancher, les jambes dans le vide, les autres sont à genoux près de moi. L'avion s'arrête un tout petit instant, on me prend par les mains, on me descend, me suspend, me lâche et je me retrouve à la fois sur le tarmac et mon séant. Le temps de me relever, l'avion déjà s'est éloigné et je suis face à une sentinelle suédoise.

Dans un sabir de français, de néerlandais et de swahili, je lui explique que je viens de Kamina, que j'ai une terrible rage de dent, que je vais en ville trouver un dentiste. Je brandis un ordre de mission, à l'appui de mes dires. La sentinelle me laisse passer.

Un 2ème obstacle après la sentinelle, la sûreté katangaise.

Un homme (env. 40 ans) baraqué comme une garde-robe, en capitula et petite moustache, s'exclame : « Qu'est-ce que c'est que cet avion qui arrive sans prévenir, qui ouvre ses portes, puis les referme et s'en va ! » - « Il m'a simplement déposé » - « Zut, je croyais que c'était des armes pour Tshombé ! » - « Bah!, ce sera pour la prochaine fois ». Je lui raconte mon histoire et lui montre mon ordre de mission, lequel est absout par un grand coup de cachet aux armes du Katanga.

3ème obstacle : trouver un transport pour le centre de la ville. L'homme de la sûreté m'avait prévenu : pas de taxi. « Allez donc voir vos petits copains de la FAé katangaise, là-bas à 200 m ». J'y vais et tout s'arrange. Une voiture m'amène au centre, près de la poste Centrale.

Non loin de là, je pénètre à l'intérieur de la Banque du Congo. Là, je vais enfin remplir ma véritable mission, car cette histoire de rage de dent est une fable et l'ordre de mission fantaisiste. Il y a du monde. Je me place dans la file et j'attends. J'aperçois soudain quelques mètres devant moi, un homme blond aux yeux bleus que je reconnais. C'est Guy de Kelper, un ancien condisciple de l'Athénée Royale de Bruxelles. Je l'accoste. Exclamations.

Congratulations. Il est gérant d'une petite entreprise. Vu les événements, il a renvoyé sa famille en Belgique. Il est donc seul à E'ville avec un appartement, une voiture et du temps libre. Je jubile: j'ai trouvé un chauffeur pour retourner à l'aéroport.

Effectivement, nos affaires traitées, nous sommes installés vers 15h30 sur la terrasse de l'aérogare, attablés devant une simba.

Pourvu qu'il revienne ! Mais oui, à 16 h, un point apparaît dans le ciel bleu. C'est le Lt Col Kreps et son équipage. Je quitte mon copain que je n'ai plus jamais revu et je me dirige vers le tarmac, je salue la sentinelle. Le C119 passe lentement devant moi, les portes ouvertes; je cours, des bras se tendent, m'agrippent par les mains, les épaules, la ceinture et me revoilà assis sur le plancher.

Ma mission est accomplie. Celle du C119 aussi, car à l'intérieur de l'appareil, les caisses du matin ont disparu.

Quelques mots d'explications :

1. L'objet rouge dans sa caisse à claire-voie était une aile de Fouga. Le C119 transportait un Fouga en Rhodésie pour le mettre à l'abri d'une confiscation possible par l'ONU, qui visiblement supportait de plus en plus mal la vue de ces engins de guerre belges sur le sol de la 1ère base militaire de l'ONU. Je ne sais combien de ces engins ont été transportés par cette voie, deux ou trois, peut-être plus. Je ne peux rien affirmer

Ces Fouga ont été rapatriés plus tard en Belgique, je présume, à moins que l'un ou l'autre ne se soit retrouvé au sein de la gendarmerie katangaise. Mais ceci est une hypothèse toute personnelle.

2. A BAKA, depuis juillet, la population était partagée en deux camps, les optimistes qui taillaient leur haie et les pessimistes qui clouaient leurs caisses. Par la grâce de notre gouvernement qu'il est charitable de ne pas qualifier, les troupes de l'ONU (des Ethiopiens) entrèrent à BAKA par la voie des airs (six C130 américains) le 15 août 1960, vers 16 h (heure du Katanga). Très vite, la volonté de l'ONU de chasser les Belges de la base s'affirma.

Un jour, vraisemblablement en octobre, je vis mon nom sur un plan d'évacuation du personnel de BAKA vers la Belgique. Adieu Kamina. J'ai préféré rentrer par la voie du choix. D'autres parmi lesquels le Lt.Col avi Kreps, le major d'avi Massinon, le Cdt d'avi Pirmez, etc ... firent de même. Pour ce faire, il fallait des devises étrangères, le franc congolais n'étant plus négociable. Il nous

fallait des chèques de voyage. L'agence bancaire de Kamina (ville) était fermée et son personnel replié sur E'ville, d'où l'idée d'aller chercher ces chèques de voyage dans cette ville. Je partis donc avec des chèques ordinaires et revins avec des carnets de chèques de voyage, libellés en Livres Sterling, pour trois familles.

Tout ce ci n'a rien à voir avec les tribulations des derniers Fouga et je prie le lecteur d'excuser cette longue digression. Celle-ci permet cependant de dater approximativement l'époque de l'évacuation de ces derniers avions.

L'acquisition de devises étrangères était plafonnée et calculées au prorata de l'importance de la famille. Je me présentai donc à la banque de E'ville avec des certificats du Cdt Lussis, chef de notre S.P. (la 201) confirmant la composition des 3 familles dont je me suis occupé. Ces certificats sont toujours en ma possession. Ils portent la date du 17 octobre 1960. Je les tiens à la disposition des lecteurs incrédules. Nous avons donc gardé des Fouga Magister à la base de Kamina jusqu'au 17 octobre 1960, au moins. C.Q.F.D. Il y a encore beaucoup à raconter sur la base de Kamina. On en parle trop peu. C'est dommage.

Le colonel médecin e.r. Guy EGRIX

Réunion du 11 août

**AÉRODROME DE St. GHISLAIN
(Mons)**

Informations dans le bulletin du 15 juillet

Vergadering van 11 augustus

**Vliegveld van St. GHISLAIN
(Bergen)**

Inlichtingen in de tijdschrift van 15 juli

Le Dakota

Depuis près d'un demi-siècle, le Douglas C-47, dans ses diverses versions, est demeuré l'avion de transport le plus polyvalent qui soit au monde. Cet appareil vit le jour dès le milieu des années trente, sous la forme du DC-3, qui fut avant-guerre la meilleure machine de transport civil. Il fut utilisé par de nombreuses aviations militaires sur tous les continents, puis reprit du service auprès d'innombrables compagnies aériennes.

C'est au milieu de l'année 1935 que C.R. Smith, président de la compagnie American Airlines, animé par le souci de ses concurrents qui utilisaient des Boeing 247 et des DC-2, demanda à Donald Douglas de réaliser un dérivé de ce dernier, plus grand et plus luxueux. Sous la direction de Fred Stineman, chef des projets chez le constructeur, le bureau d'études conçut un nouvel avion, désigné Douglas Sleeper Transport. A l'origine, l'appareil devait être aménagé avec quatorze couchettes, mais les techniciens ne tardèrent pas à s'apercevoir qu'il était possible d'installer vingt et un sièges en adoptant deux moteurs Wright Cyclone de 900 cv qui permettaient, par rapport au DC-2 un gain de 50% sur la rentabilité commerciale, au prix un accroissement de 3% seulement des coûts d'exploitation. Le premier vol du prototype ST X14988 eut lieu à Clover Field (aujourd'hui Santa Monica), dans l'après-midi du 17 décembre 1935, et celui-ci entra en service, au sein de la flotte d'American Airlines le 11 juillet 1936. Déjà, les commandes affluaient sur le bureau du constructeur et, à la fin de 1939, le DC-3 (troisième avion commercial réalisé par Douglas) était mis en œuvre par Braniff, Eastern, Northwest, Pennsylvania Central, Transcontinental & Western et United Airlines aux Etats-Unis. Le premier utilisateur étranger fut la KLM, bientôt suivie par Panagra, Panair do Brasil, LAV, CMA, Australian National, la compagnie suédoise ABA, CLS en Tchécoslovaquie, mais aussi par Swissair, Air France, Sabena, LOT, LARES et MALERT. Des licences de fabrication furent vendues au Japon à Nakajima (qui acheva son premier exemplaire le 30 septembre 1938), et à l'Union Soviétique, qui acheta dix-huit DC-3 avant le conflit, et allait ensuite en produire un grand nombre, qui devaient être utilisés tant par l'Aeroflot (sous l'appellation de PS-84) que par les militaires, sous celle de Li-2.

Lorsque commencèrent les hostilités en Europe, la plupart des compagnies de transport civil réduisirent

leurs activités et de nombreux DC-3 saisis dans les pays occupés volèrent sous les couleurs de la Deutsche Lufthansa tandis que d'autres étaient récupérés par les Italiens.

Cependant, aux Etats-Unis, l'Air Transport Command, organisme militaire, avait pris une ampleur croissante pendant l'entre-deux-guerres, même s'il utilisait principalement des avions loués aux compagnies civiles. Ce n'est qu'en septembre 1940 que les appareils de transport prirent une place importante dans le cadre des programmes d'équipements militaires. Furent alors commandés cinq cent quarante-cinq DC-3, sous l'appellation C-47 Skytrain. Aucun de ceux-ci n'avait encore été livré lorsque survint l'attaque japonaise contre Pearl Harbour, le 7 décembre 1941. Les seuls avions de transport militaire alors en service consistaient en une cinquantaine de Douglas C-32, C-33 et C-39, tous dérivés du DC-2. A la fin de l'année, les acquisitions des militaires s'étaient accrues de soixante-dix C-47 et près de cent C-53 (version de transport de passagers de l'US Army). Dans le même temps, l'US Army Air Corps avait mis sur pied le 50th Transport Wing (dont la création remontait au 8 janvier 1941), chargé de toutes les missions de transport, qui fut renforcé, en 1942, par le 51st, le 52nd, et le 53rd Transport Wing.

La version militaire C-47 se distinguait du DC-3 d'origine par son plancher renforcé, par la forme de la pointe arrière du fuselage, les grandes portes de chargement et par ses moteurs Pratt & Whitney R-1830-92 de 1200 cv.

La production du C-47 commença dans une nouvelle usine installée à Long Beach, en Californie. Neuf cent cinquante-trois exemplaires furent construits, avant la mise en fabrication du C-47A. Cette nouvelle version ne différait de la première que par son système électrique, qui fonctionnait sous une tension de 24 V au lieu de 12. Les chaînes de Long Beach ne pouvant à elles seules répondre aux commandes militaires qui

35

prenaient sans cesse plus d'ampleur ; Douglas ouvrit à Tulsa, en Oklahoma. Celle-ci produisit deux mille quatre-vingt-dix-neuf C-47A, tandis que deux mille huit cent trente-deux autres voyaient le jour à Long Beach. La troisième grande version de série fut le C-47B, caractérisé par ses moteurs R-1830-90 ou 90B à compresseurs et par une capacité de carburant accrue ; cette version avait à l'origine été conçue pour les liaisons entre l'Inde et la Chine, avec survol de la Chaîne de l'Himalaya. Les centres de Long Beach et de Tulsa en sortirent respectivement trois cents et deux mille huit cent-huit exemplaires, auxquels s'ajoutèrent les cent trente-trois TC-47B qui reçurent des moteurs R-1830-90C. La quasi-totalité des quelques six cents R4D Skytrain et Skytrooper dont l'US Navy prit livraison pendant la guerre provenaient de commandes de l'US Army, plusieurs sous-versions du R4D étant réalisées.

Les C-47 volèrent sur tous les théâtres d'opérations et ils figurèrent parmi les premiers avions américains basés en Angleterre à la suite de l'entrée en guerre des Etats-Unis. En 1942, quand fut créé le Troop Carrier Command, dont la mission consistait à assurer la mobilité des troupes aéroportées, le C-47 devint transport de parachutistes et remorqueur de planeurs.

En service dans la RAF, le C-47 et ses dérivés prirent le nom de Dakota (Dakota Mk I pour le type C-47, Dakota Mk II, III et IV respectivement pour le C-53, le C-47A, et le C-47B). Au total, mille huit cent quatre-vingt-quinze de ces avions équipèrent vingt-cinq squadrons de la RAF.

Au fur et à mesure que les besoins prenaient de l'ampleur, une véritable prolifération des variantes du C-47 se produisit. Une version amphibie, le XC-47C (serial 42-5671) fut réalisée par montage de deux flotteurs Edo contenant chacun deux roues escamotables et 1.136 litres d'essence. Les DC-3 civils qui furent pris en compte par l'USAAC reçurent des désignations différentes, selon qu'ils étaient aménagés avec vingt et un sièges ou avec quatorze couchettes, en fonction du type de moteurs (Twin Wasp ou Cyclone), par rapport aux portes du fuselage (certains avaient des portes sur le côté droit), et du poids maximum admissible. Dans le but de réduire les problèmes de maintenance et d'emploi au sein des unités opérationnelles, la plupart des DC-3 en provenance des compagnies civiles furent affectées au transport du personnel d'état-major, les anciens DC-3 se voyant attribuer les désignations C-48 à C-52 (avec de nombreuses sous-versions), tandis que la désignation C-53 Skytrooper s'appliquait à la fois à cent quatre-vingt-treize DC-3 réquisitionnés et à des appareils nouveaux réalisés dans la même configuration. Les deux C-68 étaient des DC-3 de modèle récent, acquis par l'USAAC en 1942 ; En revanche, les quatre C-84 étaient de vieux DC-3B prévus pour vingt-huit sièges et propulsés par des moteurs Wright R-1820-71. Le C-117 était une version de transport pour personnalités, dont l'aménagement correspondait à celui des appareils civils. Cette version fut commandée à cent trente et un exemplaire, mais dix-sept seulement furent produits à

Tulsa, le reste du contrat étant annulé à la fin de la guerre.

Après la guerre, de nombreux Skytrain et Skytrooper, dont les militaires n'avaient plus l'emploi, furent cédés à des utilisateurs civils, tant aux Etats-Unis que dans un grand nombre de pays. Les compresseurs furent supprimés sur les C-47B, qui prirent alors la dénomination de C-47D, et les versions de transport d'état-major devinrent des VC-47A et VC-47D

Lorsque fut constitué le Military Air Transport Service (MATS), le 1er juin 1948, deux cent quarante-huit C-47 lui furent affectés, parmi lesquels figuraient des SC-47B et SC-47D de sauvetage en mer, dotés d'un canot largable. Le MATS devait mettre en œuvre cent cinq C-47 au cours du pont aérien sur Berlin en 1948.

Pendant la guerre de Corée, le Combat Cargo Command de l'USAF utilisa des C-47 pour le largage des parachutistes et pour leur ravitaillement, tandis que les RC-47D reçurent pour mission de lancer des fusées éclairantes lors des raids de bombardement nocturnes. En 1953, vingt-six AC-47D furent modifiés pour la calibration des équipements d'aide à la navigation.

En service dans l'US Navy

Comme cela a été précisé, les C-47 et leurs dérivés furent employés par la marine américaine, sous l'appellation de R4D, le R4D-1, à moteurs R-1830-82, correspondant au modèle C-47. Deux R4D-2 (analogues au C-49), utilisés comme transports d'état-major, prirent plus tard les dénominations de R4D-2F et R4D-2Z (ce furent les seuls R4D pourvus de moteurs R-1820). Les R4D-3 et R4D-4 équivalaient aux C-53 et C-53C Skytrooper de l'US Army, tandis que la principale version de transport de matériel de la Navy allait être le R4D-5 qui correspondait au C-47A, avec des R-1830-92. Le R4D-6 était un C-47B avec des R-1830-90B, et le R4D-7 était identique au TC-47B d'entraînement.

A la suite du désastre de Pearl Harbour, le Naval Air Transport Service fut mis sur pied avec presque exclusivement des R4D. Les Squadrons VR-1, VR-2 et VR-3 assurèrent alors le transport des personnels du Pacifique avec une régularité qui n'était pas sans rappeler celle des lignes aériennes, les parachutistes du Marine Corps étant largués sur le lieu des combats par des R4D-3 et R4D-5. Des missions spéciales impartiées à la marine conduisirent à la réalisation de sous-versions spécialisées. C'est ainsi que les R4D-4Q, R4D-5Q et R4D-6Q furent dotés de dispositifs de contre-mesure électroniques, et que les R4D-5E et R4D-6E servirent comme appareils de guerre électronique.

L'US Navy utilisa en outre des R4D-8, appareils très différents des précédents qui étaient le fruit d'une tentative de Douglas, après la guerre, pour moderniser le DC-3. Ainsi naquit le Super DC-3, doté d'une aile en légère flèche aux extrémités plus anguleuses, d'un fuselage allongé et renforcé et d'empennages plus importants, les moteurs (des R-1820-80 gonflés) étant

installés dans des nacelles agrandies. Quatre-vingt-dix-huit R4D furent transformés en R4D-8, et à nouveau apparurent des sous-versions : R4D-8L pour les opérations en milieu polaire, R4D-8T d'entraînement, R4D-8Z de transport d'état-major.

Les autres utilisateurs militaires*

Des Dakota (puisque c'est ainsi qu'on les a surtout appelés, et pas seulement en Grande-Bretagne) servirent dans les forces du Commonwealth pendant la Seconde Guerre mondiale et en Extrême-Orient ; ils équipèrent les Squadrons 33, 34, 36 et 38 de la Royal Australian Air Force. Les Squadrons 435, 436 et 437 de la Royal Canadian Air Force furent eux aussi dotés de Dakota, de même que les Squadrons 40 et 41 néo-zélandais. Nombreux sont les avions qui restèrent en service longtemps après la fin du conflit. Ainsi, le Squadron 38 de la RAF utilisa des Dakota lors des opérations en Malaisie, de même que le Wing 91 en Corée. Des C-47 provenant des surplus de l'USAF furent livrés aux forces aériennes de très nombreux pays.

Récemment, on estimait que plus de deux mille C-47 étaient encore en service dans les armées de nombreux pays. A ce nombre, il convient d'ajouter les DC-3 qui sont employés aujourd'hui par un grand nombre de petites compagnies aériennes.

La carrière du DC-3 se poursuit

En novembre 1965, les Américains expédièrent au Viêt-nam quelques AC-47 ; qu'ils baptisèrent du nom de Gunship, ces avions étant en effet équipés de trois mitrailleuses à tir rapide de 7,62 mm montées sur affût flexible et tirant sur le côté gauche du fuselage. Mis en œuvre par le First Special Operations Wing, notamment à partir de Tan Son Nhut, ils étaient employés pour noyer sous un déluge de feu un objectif ponctuel, autour duquel ils tournaient en rond, dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. Vers la même époque, des EC-47Q furent pourvus d'une telle charge de dispositifs de contre mesures électroniques, qu'ils ne pouvaient voler qu'avec des moteurs plus puissants Pratt & Whitney R-2000.

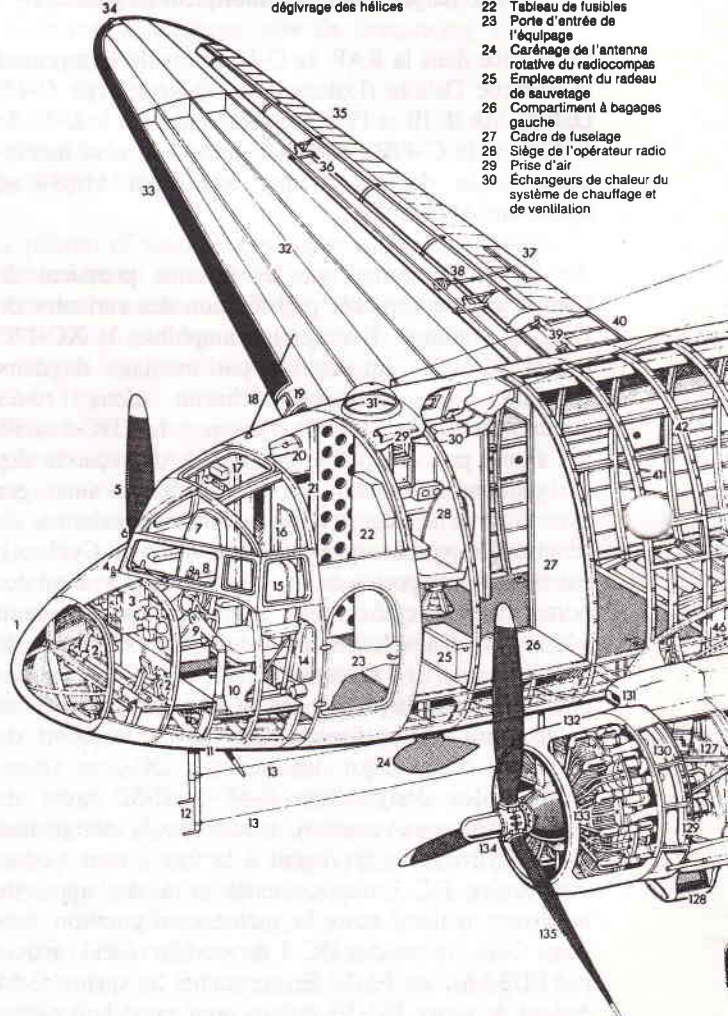
En France, les DC-3 et les C-47 n'ont pas encore, en 1982, terminé leur carrière, même si leur nombre s'est très fortement réduit au cours des douze dernières années. Air France, dès la libération, a mis en ligne un grand nombre de DC-3 qui ont notamment été affectés au transport, de nuit, du courrier entre les grandes villes. Les derniers, reconnaissables à leurs capots-moteurs modifiés et à leurs trappes de train qui changeaient sensiblement la silhouette familière de l'avion, ont été retirés du service à la fin des années soixante pour être remplacés, en ce qui concerne l'acheminement du courrier, par des Fokker F-27 Friendship et des C-160 Transall. En 1980, cet appareil volait encore dans certaines compagnies.

L'armée de l'Air fut également un utilisateur important de l'avion. Les « Dak » servirent dans les groupes de transport (notamment pendant la guerre d'Indochine), mais aussi au sein de diverses unités de liaison. La carrière du DC-3 dans l'armée de l'Air prit officiellement fin le 30 juin 1971, les avions étant alors regroupés sur la base de Châteaudun, où l'on en compta jusqu'à une soixantaine. Certains furent ferrailés sur place, mais d'autres furent remis en état et entreprirent une nouvelle carrière.

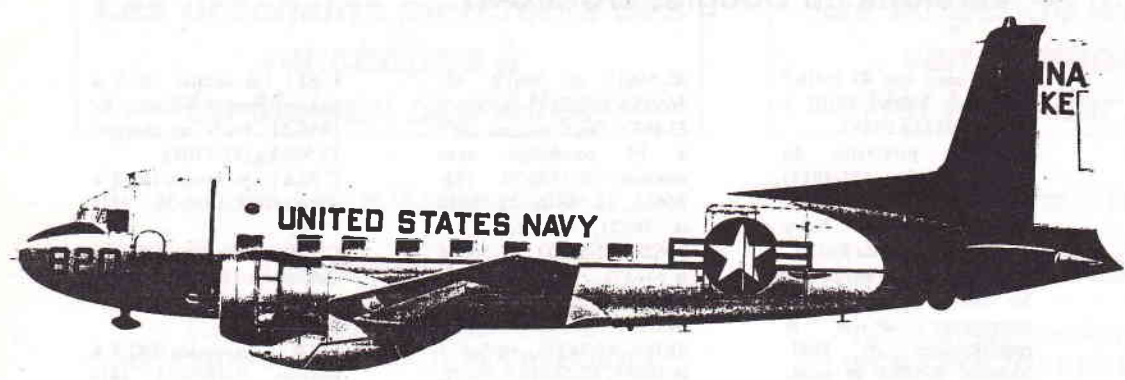
L'Aéronavale n'employa les Dakota qu'à plus petite échelle et plus tardivement. Ce n'est qu'au début des années soixante, en effet, que des C-47 de provenances diverses furent rachetés par la Marine pur constituer la dotation principale de l'escadrille 56S (école du personnel volant).

Écorché du Douglas C-47 Dakota IV

- | | | | | | |
|---|---|----|---|----|---|
| 1 | Pointe avant basculante pour l'accès aux instruments et aux commandes | 6 | Pare-brise | 15 | Siège du pilote |
| 2 | Pédales de palonnier | 7 | Siège du copilote | 16 | Cloison arrière du poste de pilotage |
| 3 | Tableau de bord | 8 | Manettes des gaz | 17 | Trappe d'évacuation |
| 4 | Vaporisateur de liquide de dégivrage | 9 | Manche à balai | 18 | Antenne touet |
| 5 | Hélice droite | 10 | Piancher du poste de pilotage | 19 | Feu droit d'atterrissage de roulage |
| | | 11 | Panneaux d'accès aux timoneries de commandes | 20 | Réservoir de liquide de dégivrage du pare-brise |
| | | 12 | Tubes de Pitot | 21 | Compartment à bagages droit |
| | | 13 | Fils d'antennes | 22 | Tableau de fusibles |
| | | 14 | Réservoir de liquide de dégivrage des hélices | 23 | Porte d'entrée de l'équipage |
| | | | | 24 | Carénage de l'antenne rotative du radiocompas |
| | | | | 25 | Emplacement du radeau de sauvetage |
| | | | | 26 | Compartment à bagages gauche |
| | | | | 27 | Cadre de fuselage |
| | | | | 28 | Siège de l'opérateur radio |
| | | | | 29 | Prise d'air |
| | | | | 30 | Echangeurs de chaleur du système de chauffage et de ventilation |



41



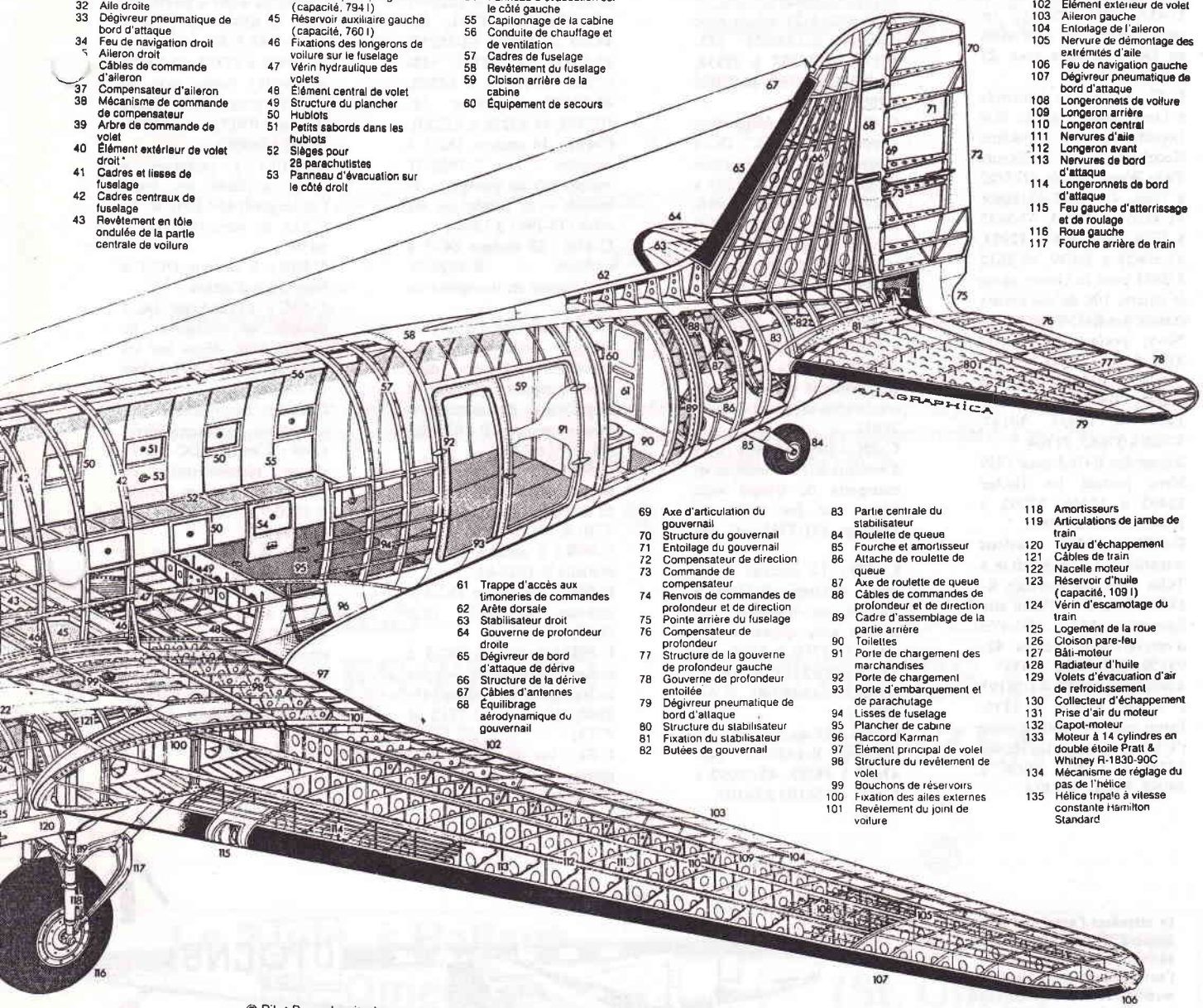
L'un des R4D-8 de l'US Navy. Ces appareils, semblables aux Super DC-3 prévus pour le marché civil, sont reconnaissables à leurs ailes en légère flèche et à leurs empennages redessinés. Le train était entièrement escamotable. Cette version prit la désignation de C-117D par la suite.

- 31 Astrodôme
- 32 Aile droite
- 33 Dégivreur pneumatique de bord d'attaque
- 34 Feu de navigation droit
- 35 Aileron droit
- 36 Câbles de commande d'aileron
- 37 Compensateur d'aileron
- 38 Mécanisme de commande de compensateur
- 39 Arbre de commande de volet
- 40 Élément extérieur de volet droit
- 41 Cadres et lièges de fuselage
- 42 Cadres centraux de fuselage
- 43 Revêtement en tôle ondulée de la partie centrale de voilure

- 44 Réservoir principal gauche (capacité, 794 l)
- 45 Réservoir auxiliaire gauche (capacité, 760 l)
- 46 Fixations des longerons de voilure sur le fuselage
- 47 Vérin hydraulique des volets
- 48 Élément central de volet
- 49 Structure du plancher
- 50 Hublots
- 51 Petits sabords dans les hublots
- 52 Sièges pour 28 parachutistes
- 53 Panneau d'évacuation sur le côté droit

- 54 Panneau d'évacuation sur le côté gauche
- 55 Capitonnage de la cabine
- 56 Conduite de chauffage et de ventilation
- 57 Cadres de fuselage
- 58 Revêtement du fuselage
- 59 Cloison arrière de la cabine
- 60 Equipement de secours

- 102 Élément extérieur de volet
- 103 Aileron gauche
- 104 Entoilage de l'aileron
- 105 Nervure de démontage des extrémités d'aile
- 106 Feu de navigation gauche
- 107 Dégivreur pneumatique de bord d'attaque
- 108 Longerons de voilure
- 109 Longeron arrière
- 110 Longeron central
- 111 Nervures d'aile
- 112 Longeron avant
- 113 Nervures de bord d'attaque
- 114 Longerons de bord d'attaque
- 115 Feu gauche d'atterrissage et de roulage
- 116 Roue gauche
- 117 Fourche arrière de train



- 61 Trappe d'accès aux timoneries de commandes
- 62 Arête dorsale
- 63 Stabilisateur droit
- 64 Gouverne de profondeur droite
- 65 Dégivreur de bord d'attaque de dérive
- 66 Structure de la dérive
- 67 Câbles d'antennes
- 68 Équilibrage aérodynamique du gouvernail

- 69 Axe d'articulation du gouvernail
- 70 Structure du gouvernail
- 71 Entoilage du gouvernail
- 72 Compensateur de direction
- 73 Commande de compensateur
- 74 Renvois de commandes de profondeur et de direction
- 75 Pointe arrière du fuselage
- 76 Compensateur de profondeur
- 77 Structure de la gouverne de profondeur gauche
- 78 Gouverne de profondeur entoilée
- 79 Dégivreur pneumatique de bord d'attaque
- 80 Structure du stabilisateur
- 81 Fixation du stabilisateur
- 82 Butées de gouvernail

- 83 Partie centrale du stabilisateur
- 84 Roulette de queue
- 85 Fourche et amortisseur
- 86 Attache de roulette de queue
- 87 Axe de roulette de queue
- 88 Câbles de commandes de profondeur et de direction
- 89 Cadre d'assemblage de la partie arrière
- 90 Toilettes
- 91 Porte de chargement des marchandises
- 92 Porte de chargement
- 93 Porte d'embarquement et de parachutage
- 94 Lisses de fuselage
- 95 Plancher de cabine
- 96 Raccord Karman
- 97 Élément principal de volet
- 98 Structure du revêtement de volet
- 99 Bouchons de réservoirs
- 100 Fixation des ailes externes
- 101 Revêtement du joint de voilure

- 118 Amortisseurs
- 119 Articulations de jambe de train
- 120 Tuyau d'échappement
- 121 Câbles de train
- 122 Nacelle moteur
- 123 Réservoir d'huile (capacité, 109 l)
- 124 Vérin d'escamotage du train
- 125 Logement de la roue
- 126 Cloison pare-feu
- 127 Bâti-moteur
- 128 Radiateur d'huile
- 129 Volets d'évacuation d'air de refroidissement
- 130 Collecteur d'échappement
- 131 Prise d'air du moteur
- 132 Capot-moteur
- 133 Moteur à 14 cylindres en double étoile Pratt & Whitney R-1830-90C
- 134 Mécanisme de réglage du pas de l'hélice
- 135 Hélice tripatte à vitesse constante Hamilton Standard

Versions du Douglas DC-3/C-47

DST: 1 prototype et 24 exemplaires de série, la plupart construits pour American Airlines. Moteurs Wright Cyclone.

DST/DC-3: aménagés soit avec 14 couchettes, soit avec 18 ou 21 sièges. 13 avions construits pour TWA. Moteurs Cyclone ou Twin Wasp.

DC-3: avion de transport commercial avec aménagement à la demande. 417 exemplaires construits dont un grand nombre furent employés par l'armée.

C-41 (DC-3-253): un seul exemplaire, réalisé par transformation d'un DC-2 (38-502)

C-41A (DC-3-253A): un seul exemplaire, équivalent au DC-3 de luxe pour 23 passagers (40-70)

C-47: 953 avions construits à Long Beach pour le War Department.

Système électrique 12V. Moteurs Twin Wasp. Serials 41-7722 à 7866, 41-18837 à 18699, 41-38564 à 38763, 42-5635 à 5704, 42-32768 à 32923, 43-30628 à 36639, 49-2612 à 2641 pour la Grèce, après la guerre. 106 de ces avions étaient des R4D-1 pour l'US Navy, portant les BuAer 3131 à 3143, 4692 à 4706, 01648 à 01649, 01977 à 01990, 05051 à 05072, 12393 à 12404, 30147, 37660 à 37685, 91104.

étaient des R4D-5 pour l'US Navy portant les BuAer 12405 à 12446, 17092 à 17248, 39057 à 39095.

C-47B: 3241 avions construits à Long Beach et à Tulsa avec des moteurs R-1830-90 ou 90B. Parmi eux figurent 133 TC-47B d'entraînement. Serials 42-93159, 43-16133 à 16432

43-48263 à 49962, 44-76195 à 77294, 45-876 à 1139. Parmi eux, 147 R4D-6 pour l'US Navy portant les BuAer 17249 à 17291, 39096 à 39098, 39100, 50740 à

50839, ainsi que 43 R4D-7 numérotés 39099, 39101 à 39108, 99824 à 99857.

YC-47F: prototype du Super DC-3 (51-3817) désigné à l'origine YC-129. Transféré à l'US Navy comme prototype du R4D-8.

C-48/ désignation attribuée à 36 DC-3 provenant des compagnies civiles et réquisitionnés en 1941. Moteurs R-1830 et poids maximal de 12.197 kg Un C-48 aménagé avec 21

sièges (41-7681); 3 C-48A à 18 sièges (41-7682 à 7684); 16 C-48B à 14 couchettes (42-38324 à 38326, 42-56089 à 56091, 42-56098 à 56102, 42-56629)

16 C-48C à 21 sièges avec moteurs R-1830-51 (42-38327, 42-38332 à 38338, 42-38358 à 38360, 42-78026 à 78028).

C-49: désignation s'appliquant à 6 DC-3 réquisitionnés à moteurs Wright R-18320 (41-7685 à 7689, 41-7694) Deux d'entre eux furent versés à l'US Navy et devinrent l R4D-2F et l R4D-2Z (BuAer 4707 et 47-49A: Un ancien DC-3 à moteurs R-1820 (41-7690)

C-49B: Trois anciens DC-3 à moteurs R-1820 avec des variantes dans la disposition des sièges et porte d'entrée sur le côté droit (41-7691 à 7693).

C-49C: Deux anciens DC-3 à moteurs R-1820 équipés en transports de troupe avec sièges sur les côtés du fuselage (41-7715 et 41-7721).

C-49D: 12 anciens DC-3 avec moteurs R-1820-71 équipés en transports de troupes avec sièges sur les côtés. (41-7716 à 7720, 42-38256, 42-624, 42-65583 et 65584, 42-68860, 44-52999).

C-49E: 23 anciens DC-3 à moteurs R-1820-79 (42-43619 à 43623, 42-56092 à 56097, 42-56103 à 56107,

42-56617 et 56618, 42-56625 à 56627, 42-56634).

C-49F: Deux anciens DST à 14 couchettes avec moteurs R-1820-71 (42-56613, 42-56616, 42-56620 et 56621, 42-56623; 42-56628, 42-56633, 42-56636 et 56637).

C-49G: 8 anciens DC-3 à moteurs R-1820-97 (42-38352, 42-38255, 42-56614 et 56615, 42-56630 à 56632, 42-56635).

C-49G: 8 anciens DC-3 à moteurs R-1820-97 (42-38352, 42-38255, 42-56614 et 56615, 42-56630 à 56632, 42-56636).

C-49H: 19 anciens DC-3/DST à moteurs R-1820-97 (42-38350 et 38351, 42-38253 et 38254, 42-38257, 42-38328 à 38331, 42-57506, 42-65580 à 65582, 42-68687 à 68689, 42-107422, 44-83228 et 83229).

C-49J: 34 anciens DC-3 à moteurs R-1820-71 transformés en transports de troupes avec sièges sur les côtés (43-1961 à 1994).

C-49K: 23 anciens DC-3 à moteurs R-1820-71 transformés en transports de troupes.

C-50: désignation d'anciens DC-3 présentant des variations mineures dans l'aménagement intérieur et la puissance des moteurs. 4 avions à moteurs R-1820-85 (41-7697 à 7700)

C-50A: 2 avions semblables au précédent mais équipés en transports de troupes (41-7710 et 7711).

C-50B: 3 anciens DC-3 à moteurs R-1820-81

C-50C: Un ancien DC-3 à moteurs R-1820-79 (41-7695)

C-50D: 4 anciens DC-3 à moteurs R-1820-79 équipés en transports de troupes (41-7696, 41-7709, 41-7712 et 7713)

C-51: Un ancien DC-3 à moteurs R-1820-83 (41-7702)

C-52: Un ancien DC-3 à moteurs Pratt & Whitney R-1830-51. Poids en charge: 12.565 kg (41-7708).

C-52A: Un ancien DC-3 à moteurs R-1830-51 (41-7714)

C-52B: 2 anciens DC-3 à moteurs R-1830-51 équipés en transports de troupes (41-7706 et 7707).

C-52C: Un ancien DC-3 à moteurs R-1830-51 (41-7701)

C-53: baptisé Skytrooper. 193 avions réquisitionnés et 16 d'origine, tous avec moteurs R-1830-92 (41-20045 et 20046, 41-20051, 41-20053, 41-20060 à 20136, 42-6455 à 6479, 42-6481 à 6504, 42-15530 à 15569, 42-15870 à 15894, 42-47371 à 47382, 43-14404 et 14405) Parmi eux, 20 R4D-3 pour l'US Navy (BuAer 05073 à 05084, 06992 à 06999).

SX-53A: 1 prototype à volets à fente sur toute l'envergure. (42-6480) et 15 C-53A de série (42-6455 à 6479).

C-53B: 5 anciens DC-3 à long rayon d'action.

C-53C: 17 anciens DC-3 équipés en transports de troupes avec sièges sur les côtés (43-2018 à 2034) dont 10 R4D-4

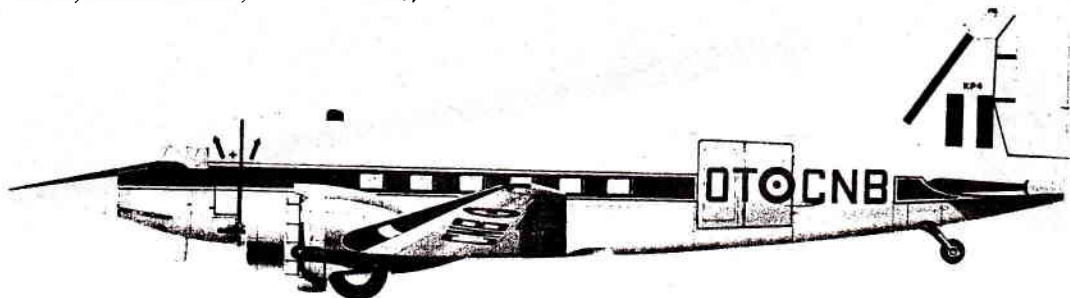
C-53D: semblables aux précédents. 159 exemplaires

C-68: 2 anciens DC-3 à 21 sièges réquisitionnés en 1942 avec moteurs Wright R-1820-92 (42-14297 et 14298)

C-84: 4 DC-3 datant de 1937 à 28 sièges avec moteurs R-1820-71 (42-57157, 42-57511 à 57513).

C-117A: 17 appareils semblables aux versions civiles construits à Tulsa en 1945 avec moteurs R-1830-90C à compression.

En attendant l'entrée en service des biplaces TF-104G Starfighter, la Force aérienne belge utilisa pour l'entraînement des pilotes des C-47 modifiés avec une pointe avant contenant le radar NASRR des monoplaces F-104G.



DC-3 en service sous immatriculation civile belge (Sources AELR)

Immatriculation	Type	N° de construction	En service		Remarque
			In	Out	
OO-AUH	DC-3 227B		18.01.1939	22.06.1940	Premier DC-3 livré à la Sabena. Saisi le 22 juin 1940 par les autorités de Vichy et remis à la commission d'armistice italienne le 26.08.40. Immatriculation I-EMOS. Passé à la Lufthansa le 06.08.1943. Immatriculation D ;ATZP. Radié de la matricule belge le 01.03.1946
OO-AUI	DC-3 227B		04.04.1939	23.05.1940	Abattu par la Flak allemande à Arques le 23.05.1940
OO-CBA	C-49K	6327	03.01.1946	25.07.1951	N° USAF 43-2002. Accidenté au décollage à Gao
OO-CBB	C-49K	6339	07.02.1946	02.08.1963	N° USAF 43-2015. Flotte Sabena-Congo
OO-CBC	C-49D	4144	07.02.1946	20.02.1961	N° USAF 41-7719. Flotte Sabena-Congo
OO-AUS	C-47	9093	14.03.1946	31.10.1946	N° USAF 42-32867. Retiré du service
OO-AUL	C-47	42968	11.03.1946	28.04.1962	Flotte Sabena-Congo
OO-AUM	C-47	2973	17.04.1946	07.02.1961	Flotte Sabena-Congo.
OO-AUN	DC-3D	42977	06.05.1946	09.02.1961	Flotte Sabena-Congo
OO-AUO	C-47A	10129	10.08.1946	23.02.1961	Flotte Sabena-Congo
OO-AUP	C-47A	10063	07.08.1946	07.02.1961	Flotte Sabena-Congo
OO-AUQ	C-47A	10241	13.08.1946	18.12.1949	Accidenté à Aulnay-sous-Bois (décollage du Bourget)
OO-AUR	C-47	4549	21.03.1946	17.09.1946	Accidenté au décollage d'Evere vers Londres
OO-AUV	DC-3C	43087	18.02.1947	16.12.1972	N° USAF 42-24097. Flotte Sabena et Delta Air
OO-AUW	C-47B	14852/26297	27.07.1946	27.06.1973	Sabena-Congo - Linair - BIAS
OO-AUX	DC-3C	43088	12.03.1947	13.03.1972	N° USAF 42-23800. Flotte Sabena Congo - DAT
OO-AUY	DC-3C	43089	07.03.1947	24.04.1966	N° USAF 42-23761. Sabena
OO-AUZ	DC3-C	43090	21.03.1947	24.05.1966	N° USAF 42-23798 - Flotte Sabena-Congo
OO-AWF	C-47A	13486	21.10.1946	08.03.1961	N° USAF 42-93561. Flotte Sabena-Congo
OO-AWG	C-47A	43091	28.03.1947	23.01.1961	N° USAF 42-23877. Flotte Sabena-Congo
OO-AWH	DC-3C	43154	30.04.1947	02.03.1948	N° USAF 42-92472. Accidenté à Londres-Heathrow
OO-AWK	C-47A	9865	06.06.1947	15.07.1969	N° USAF 42-24003
OO-AWJ	C-47A	9626	13.10.1947	-	N° USAF 42-23764. Sabena-Congo, Linair, BIAS
OO-AWL	C-47A	19574	24.10.1947	31.12.1963	N° USAF 43-15085. Flotte Sabena-Congo
OO-AWM	C-47A	12318	04.03.1947	05.10.1959	N° USAF 42-10884. Flotte Sabena-Congo
OO-AWN	C-47A	19574	20.12.1950	08.10.1969	N° USAF 42-92914. Sabena - Air Congo- Aviac
OO-AWZ	C-47A	13847/25292	-	02.07.1962	N° USAF 43-48031. Cobepa - Sabena-Congo
OO-CBK	C-47B	14600/26045	23.07.1946	27.08.1949	Accidenté au décollage de Léopoldville/N°Dolo
OO-CBL	C-47A	12420	03.04.1947	31.08.1948	N° USAF 42-92601. Flotte s-Sabena-Congo. Accidenté à Kindwe le 31.08.1948
OO-CBN	C-47A	13450	26.05.1948	13.01.1953	N° USAF 42-92632. Flotte Sabena-Congo. Accidenté à Kikwit-Idiofa
OO-CBO	C-47A	12454	10.10.1946	07.01.1947	Flotte Sabena-Congo. Accidenté à Kamembe
OO-CBU	C-47B	14354/25799	24.01.1953	30.04.1971	N° USAF 43-48538. Sabena-Congo, Linair
OO-CBX	C-47B	16476/33224	29.04.1953	05.07.1974	N° USAF 44-76892. Sabena-Congo, Air Katanga, Linair et BIAS
OO-CBW	C-47B	20776	29.04.1953	11.06.1969	N° USAF 43-16310. Sabena-Congo, Linair.
OO-CBY	C-47A	11982	27.05.1953	05.07.1973	N° USAF 42-92207. Flotte Sabena. Le 03.06.1954, en route pour Belgrade, fut intercepté par des Mig à la frontière hongaro-yougoslave qui ouvrirent le feu tuant le radio et blessant le commandant de bord. Linair puis BIAS.
OO-DVG	DC-3C	43089	08.06.71	18.11.1972	Ex-OO-AUY. DAT
OO-SBA	C-47A	12156	29.01.1947	07.01.1956	N° USAF 42-92364. Flotte Sobelair
OO-SBB	C-47A	13033	13.12.1946	08.11.1955	N° USAF 42-93153. Flotte Sobelair
OO-SBC	C-47A	13457	26.04.1947	17.03.1961	N° USAF 42-93535. Sobelair, Sabena et BIAS
OO-SBD	C-47A	14012/25457	26.04.1947	23.09.1948	N° USAF 43-48196. Sobelair puis CFL (Congo)
OO-SBE	C-47A	12734	09.03.1948	07.04.1961	N° USAF 42-92884. Sobelair - Sabena
OO-SBF	C-47A	12050	20.02.1948	27.10.1955	N° USAF 42-92268. Sobelair - Sabena
OO-SBG	C-47A	13472	18.08.1950	13.01.1954	N° USAF 42-93548. Sobelair - Sabena
OO-SBH	C-47A	11979	01.09.1961	01.04.1968	N° USAF 42-92204. Linair - BIAS
OO-SBI	C-47A	13474	14.02.1962	28.03.1962	N° USAF 42-93550. Sabena
OO-SBK	C-47B	15535/26980	07.03.1962	18.05.1962	N° USAF 43-49719. Sabena
OO-TBA	C-47A	12172	26.01.1948	03.07.1948	N° USAF 42-92378. Flotte Sobelair
OO-UBJ	DC-3C	43092	19.08.1947	20.02.1961	N° USAF 42-93511. Sabena-Congo

Note : 4 DC-3 appartenant à la Force Aérienne furent loués un temps à la Sabena

OO-SMA ex K1 OT-CWA de 1951 à 1953

OO-SMB ex K19 OT-CWI de 1951 à 1953

OO-SMD ex K18 OT-CWH en 1957

OO-SMC ex K13 OT-CNG en 1957

Dakota (C-47B) en service à la Force Aérienne Belge (Sources AELR)

Immatri- culation	Indicatif radio	N° de fabrication	15 Wing		Remarque
			Entrée	Sortie	
K1	OT-CWA	43-49240	11.10.1946	11.12.1973	En service à la Sabena jusqu'au 05.03.52. Passé au Flight de Transport à Kamina de 1956 à 1960
K2 (KP2)	OT-CWB	43-16275	20.08.1946	-	Passé au Flight de Transport de Kamina. Atterrissage en campagne près de Kolwezi le 13.09.1953. Avion déclassé
K3	OT-CWC	43-48306	09.09.1946	10.10.1952	Passé à Armée de l'Air
KP4	OT-CNB	43-16398	30.09.1946	26.04.1968	Passé au Flight de Transport à Kamina de 1956 à 1961. En 1964, modification du nez pour installation du radar NASRR
K5	OT-CWC	43-16413	10.08.1946	29.08.1952	Passé à USAF/MAAG
KP6	OT-CNW	43-16418	10.08.1946	-	Accidenté à Albertville le 09.06.1957
K7	OT-CWD	43-48484	09.09.1946	17.09.1952	Passé à Armée de l'Air
K8 (KN8)	OT-CND	43-48495	10.10.1946	23.06.1976	Passé au Flight de Transport à Kamina Transformé en Class Room pour l'école de navigation.
K9	OT-CNE	43-48585	19.09.1946	18.09.1952	Passé à Aéronavale
K10	OT-CWE	43-48590	18.08.1946	26.01.1976	Converti en transport VIP par Scottish Aviation et livré le 11.04.1946. Mission au Congo-Belge avec SAR le Prince régent en 1947.
K11	OT-CWF	43-48608	18.07.1946	18.09.1952	Passé à Armée de l'Air
K12	OT-CNF	43-48619	19.06.1946	18.09.1952	Passé à Armée de l'Air
K13 (KN13)	OT-CNG	43-48785	20.08.1946	10.02.1965	Passé à l'Administration des Domaines Transformation en Class Room pour Ecole Navigation
K14	OT-CN..	43-896	07.09.1946	-	Accidenté à Dalbry, Ecosse le 10.04.1947
K15	OT-CNH	43-48396	07.09.1946	16.09.1952	Passé à Armée de l'Air
K16	OT-CWG	43-16357	11.11.1947	22.09.1972	Exposé à Section Air et Espace du Musée Royal de l'armée.
K17	OT-CNI	43-48789	09.07.1948	10.10.1952	Passé à Armée de l'Air
K18	OT-CWH	43-48787	02.1947	-	Passé au Flight de Transport à Kamina et accidenté à Paulis le 01.12.1958
K19	OT-CWI	44-76225	15.07.1953	06.02.1961	En service à la Sabena (OO-SMB) de 1947 à 1953. Passé au Flight de Transport à Kamina en 1959. Passé à Aviation Militaire Katangaise le 06.02.1961 (KAT-03)
K20	OT-CNJ	43-49608	05.01.1948	30.12.1952	Passé à Armée de l'Air
K21	OT-CWJ	44-76226	06.01.1950	06.02.1961	Passé au Flight de Transport à Kamina en 1956. Passé à Aviation Militaire Katangaise le 06.02.1961 (KAT-02)
K22	OT-CNS	43-49604	27.09.1947	24.02.1953	Passé à Armée de l'Air
K23	OT-CNL	43-48990	16.05.1949	25.09.1952	Passé à Armée de l'Air
K24	OT-CNN	43-49824	23.02.1949	18.09.1952	Passé à Armée de l'Air
K25	OT-CWK	43-49827	23.02.1949	10.10.1952	Passé à Armée de l'Air
K26	OT-CWL	44-76300	01.03.1949	29.08.1952	Passé à Koninklijke Luchtmacht (NL)
K27	OT-CWM	43-49735	15.01.1949	29.08.1952	Passé à Koninklijke Luchtmacht (NL)
K28	OT-CNO	44-76732	27.01.1950	04.10.1951	Passé à Administration de l'aéronautique (OO-SNC)
K29	OT-CNP	44-76717	05.01.1950	25.09.1952	Passé à Armée de l'Air
K30	OT-CNQ	44-49950	06.01.1950	28.01.1965	Passé à Administration des Domaines
K31 (KP31)	OT-CNR	44-76480	05.01.1950	19.01.1972	1956 à 1960 passé au Flight de Transport à Kamina. Passé à Administration des Domaines
K32	OT-CNS	44-76991	14.02.1950	29.08.1952	Passé à Koninklijke Luchtmacht (NL)
K33	OT-CNT	44-77071	28.02.1950	20.11.1952	Passé à Armée de l'Air
K34	OT-CNU	44-76835	15.02.1950	10.10.1952	Passé à Armée de l'Air
K35	OT-CWN	44-77101	14.02.1950	10.10.1952	Passé à Armée de l'Air
K36	OT-CWO	44-77116	28.02.1950	17.09.1952	Passé à Armée de l'Air
K37	OT-CWP	44-77069	29.12.1949	25.09.1952	Passé à Armée de l'Air
K38	OT-CWQ	43-48555	29.12.1949	25.09.1952	Passé à Armée de l'Air
K39	OT-CWR	44-76423	29.12.1949	25.09.1952	Passé à Armée de l'Air
K40	OT-CWS	44-76912	22.12.1949	08.05.1967	Passé au Flight Transport à Kamina de 1956 à 1960. En 1964, modification du nez pour l'installation du radar NASARR. Passé à Administration des Domaines
K41	OT-CWT	43-48670	19.02.1951	13.09.1951	Passé à Ecole Technique à Saffraanberg

OT-CWA = Dakota affectés à la 20e escadrille - OT-CNE = Dakota affectés à la 21e escadrille
(7 Dakota en provenance de la RAF et 34 C-47 venus de US Army Air Force)

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

	<u>Bureau</u>	
Président/Voorzitter	BRANDERS Léon	02/734.63.77
Vice-présidents/Vice-voorzitters	DOMÉ Jacques	02/762.60.56
	KAMERS Jean	02/731.17.88
Secrétaire-général/Secretaris-generaal	FEUILLEN Robert	013/31.28.70*
Trésorier/Schatbewaarder:	JOUREZ Paul	067/79.03.37*
Secrétaire-adjoint/Adjunct-secretaris:	PEYRASSOL Charles	02/771.12.48

	<u>Membres - Leden</u>	
	BOUZIN Eric	02/242.57.74
	CLOECKAERT Hugo	02/657.00.54
	de CONINCK Georges	02/344.46.38
	DILLIEN André	02/673.36.32*
	MOJET Hubert	02/770.93.71
	NIELS Norbert	016/58.10.86*
	PEELAERS Alex	014/54.70.63
	ROELAND-HELMAN J.	02/465.46.51
	VERMANDER Gérard	02/770.98.22
		• (+Fax)

SECRETARIAT - SECRETARIAAT
 Wijngaardstraat 4
 3290 DIEST
 Tel/Fax: 013/31.28.70

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

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

Communiquez aussi de préférence au secrétariat, vos événements familiaux

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

**Les
VIEILLES TIGES DE BELGIQUE**
ont plus de 60 ans d'existence.

**C'est une association qui réunit
aviateurs civils et militaires,
Soutenez-la, amenez
des nouveaux membres.**



Réunions mensuelles :
le deuxième mercredi du mois à 12.00 heures

Maison des Ailes
Rue Montoyer 1
1000 Bruxelles

Métro : Ligne 2 – Station Trône
Bus : Lignes 20 et 38 (rue du Luxembourg)

**De
« VIEILLES TIGES » VAN BELGIË**
bestaan meer dan 60 jaar.

**Het is een vereniging die burgers
en militaire vliegeniers
bijeenbrengt.
Steun ze, maak nieuwe leden.**



Maandelijkse vergaderingen :
de tweede woensdag van de maand

Huis der Vleugels
Montoyerstraat 1
1000 Brussel

Metro : Lijn 2 – Station Troon
Bus : Lijnen 20 en 38 (Luxemburgstraat)

Raid HANSEZ : Antwerpen-Léopoldville 24-28 mars 1934

*

L'aviateur anversois Guy HANSEZ décida de collaborer aux essais de liaison Belgique-Congo. Il avait déjà parcouru 25.000 km en Afrique à bord de son Fox-Moth, triplace de tourisme.

Après s'être assuré le concours de l'Antwerp Aviation Club, de la Sabena et du Ministère des transports, il avait en outre, obtenu le patronage de la ville d'Anvers et de l'Administration des postes.

Guy HANSEZ choisit sa femme comme navigateur. Ils firent le vol aller en 5 jours et le retour en 8 jours, le voyage étant plus long.

Pour contribuer au financement de l'entreprise, Guy HANSEZ fut autorisé à transporter du courrier qui serait affranchi au tarif ordinaire plus une surtaxe spéciale de 5 francs par 5 g., taxe représentée par des timbres-poste aérienne.

La plupart des lettres étaient adressées à Léopoldville, quelques-unes pour Boma furent larguées depuis l'appareil au-dessus de la ville.

Les enveloppes au départ de Belgique étaient affranchies en timbres-poste et timbre-avion belges et oblitérées à Anvers ou partout ailleurs dans le pays pour autant que ce soit avant le 24 mars 1934. Un grand cachet frappé à l'encre carmin, de forme rectangulaire et bilingue, authentifiait le courrier.

La lettre illustrée ci-dessous fut postée à Antwerpen I le 19 mars 1934 et était adressée à Léopoldville. L'affranchissement bien réglementaire porte le timbre-avion de 5 Fr par 5 g. et deux timbres de 0F75 soit 1F50 représentant le port de la lettre.

La mention manuscrite « Raid aviateur Hansez » figure en haut à gauche tandis que l'étiquette « PAR AVION/PER VLIEGTUIG » est apposée en bas.

(Collection de René REDIG d'Anvers)

