
IMPRIME - DRUKWERK

*

**Périodique trimestriel
Driemaandelijks tijdschrift**

*

**N° 2/2002
April-Mei-Juni
Avril-Mai-Juin
2002**

*

**Editeur responsable – Verantwoordelijk uitgever
Robert Feullen
Rue Montoyer 1/13
1000 Bruxelles-Brussel**

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

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

Ter attentie van – A l'attention de

ASBL

LES VIEILLES TIGES
DE L'AVIATION BELGE

VZW

DE "VIEILLES TIGES"
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

**Les textes publiés dans ce bulletin n'engagent que la responsabilité de leur auteur.
Toute reproduction, même partielle, est strictement interdite sauf accord de l'éditeur.
Tous droits réservés**

**De verantwoordelijkheid voor de teksten, verschenen in dit tijdschrift, berust uitsluitend bij de auteurs.
Nadruk, zelfs gedeeltelijk, is strikt verboden behoudens toelating van de uitgever.
Alle rechten voorbehouden.**

SOCIETE ROYALE
Association sans but lucratif
PIONNIERS ET ANCIENS
DE L'AVIATION

Sous le Haut Patronage de S.M. le Roi Albert II

LES VIEILLES TIGES
DE L'AVIATION BELGE

BULLETIN TRIMESTRIEL

N° 2/2002
Avril-Mai-Juin 2002

23^{ème} année

KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ
Vereniging zonder winstgevend doel
PIONNIERS EN ANCIENS
VAN DE LUCHTVAART

Onder de Hoge Bescherming van Z.M. Koning Albert II

DE 'VIEILLES TIGES'
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

Nr 2/2002
April-Mei-Juni 2002

23^{ste} jaar



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

Compte bancaire: 210-0619966-91

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

Bank rekening: 210-0619966-91

Rédacteur en chef – Hoofdredacteur

Robert FEUILLEN

Collaborateur – Medewerker

Alphonse DUMOULIN

Jean-Pierre SONCK

Traducteurs – Vertalers

Gill GEBHARD-VAN DEN BROECK

Leon BERGMANS

Piet CLAES

Alex PEELAERS

Wilfried TERSAGO

SOMMAIRE DU BULLETIN 2/2002

- Le mot du président
- Nouvelles de l'association
- Procès-verbal de l'assemblée générale statutaire du 23 mars 2002
- Les Belges dans la South African Air Force New York – 11 septembre 2001
Pourquoi des hélicoptères de sauvetage ne sont-ils pas intervenus au sommet du World Trade Center?
- Les hélicoptères de la Force Aérienne Tactique Congolaise
- Comment Louis de San a battu les records asiatiques de durée et d'altitude en Chine en 1940

INHOUD VAN HET TIJDSCHRIFT 2/2002

- Het woord van de voorzitter
- Nieuws van de vereniging
- Notulen van de algemene statutaire vergadering van 23 maart 2002
- De Belgen in de South African Air Force New York – 11 september 2001
Waarom zijn reddingshelikopters niet tussengekomen op de top van World Trade Center?
- De helikopters van de Kongolese Tactische Luchtmacht
- Hoe Louis de San in 1940 de Aziatische duuren hoogterecords in China heeft verbeterd

VOLGEND TIJDSCHRIFT

PROCHAIN BULLETIN

15.07.2002

Voor hen die zich gebonden voelen aan de familie van de luchtvaart. Voor hen die haar willen kennen en ...
... toetreden:

*de
"Vieilles Tiges"
van de Belgische
Luchtvaart*



Pour ceux qui sont attachés à la famille aéronautique. Pour ceux qui souhaitent la découvrir et ...
... s'y joindre

Les

Vieilles Tiges

De l'Aviation belge

Het woordje van de voorzitter

Le mot du président



Devenir pilote !

Dernièrement, je rencontrais un jeune pilote professionnel m'annonçant qu'il préparait son examen A.T.P.L. (pilote de ligne). J'étais prêt à lui dire: mais ne faites pas cela, il y a 5 à 600 pilotes de lignes belges sans emploi et plusieurs jeunes récemment formés sont au chômage. Heureusement, je me suis repris à temps et au contraire, je l'ai félicité pour sa persévérance et son courage en lui souhaitant bonne chance à ses examens.

Faut-il oui ou non encourager les jeunes candidats pilotes?

Dans l'immédiat, l'avenir paraît sombre. Il existe un excédant de pilotes un peu partout dans le monde. Mais que se passera-t-il d'ici cinq ans? Plusieurs pilotes en activité auront pris leur retraite, certains auront perdu leur licence pour des raisons médicales ou autres. Il y aura risque d'une pénurie de pilotes aussi bizarre que cela puisse paraître à l'heure actuelle.

Depuis 1945 nous avons connu ces périodes de pléthore et de pénurie de pilotes. Alors, ne découragez pas les jeunes mais dites leur plutôt qu'il y a encore un avenir aussi bien pour un pilote militaire que pour un pilote civil.

Un point très crucial est le financement de la formation d'un pilote de ligne. Les dernières années cela coûtait au candidat 62.000 à 75.000,00 Euros (2,500.000 à 3 millions de francs) pour un entraînement théorique en Belgique et un entraînement en vol aux Etats-Unis. Sommes à rembourser pour ceux qui avaient emprunté cet argent. Est-il normal que l'Etat n'intervienne pas dans ces frais alors qu'il subventionne la plupart des études universitaires? Tous ces jeunes n'ont pas nécessairement un père très riche pour intervenir. Ils constituent aussi une réserve sur le plan national. Rappelez-vous le pont aérien effectué par la SABENA pendant la guerre de Corée, les évacuations du Congo en 1960 et celle de Kolwezi en 1978 ainsi que plusieurs autres interventions moins connues.

Si l'Etat craint que ces jeunes pilotes formés à ses frais disparaissent à l'étranger, il suffirait de leur faire signer un contrat dans lequel ils s'engagent pour une durée de dix ans à voler dans une compagnie belge. En cas de résiliation, s'ils veulent quitter la Belgique, leur faire rembourser au prorata.

Word piloot !

Onlangs ontmoette ik een jonge beroeps-piloot die mij meedeelde dat hij zijn examen A.T.P.L. (lijnpiloot) voorbereidde. Ik wou hem zeggen: doe dit niet, er zijn 5 à 600 Belgische lijnpiloten zonder betrekking en vele juist gevormde piloten zijn werkloos. Gelukkig kon ik mij op tijd bedwingen en integendeel hem feliciteren om zijn volharding en moed, en wenste hem veel geluk met zijn examens.

Moet men de jonge kandidaat piloten aanmoedigen of niet?

Op dit ogenblik is de toekomst somber. Bijna over de hele wereld is er een overschot aan piloten. Maar wat zal er gebeuren tussen dit en vijf jaar? Een aantal actieven zullen op rust gaan, sommigen zullen hun vergunning om gezondheids- of andere redenen verliezen. Nu mag het vreemd schijnen maar het risico bestaat dat er een tekort aan piloten zal komen. Sedert 1945 hebben wij meerdere periodes gekend van een overschot aan piloten en dan weer een gebrek aan piloten. Dus ontmoedig de jongeren niet, maar zeg hen dat er nog een toekomst is zowel voor militaire als burgerpiloten.

Een uiterst cruciaal onderwerp is de financiering van de opleiding tot lijnpiloot. De laatste jaren kostte dit aan de kandidaat tussen Euros 62.000 en 75.000,00 (2,5 tot 3 miljoen BEF) voor een theoretische opleiding in België en een vliegopleiding in Verenigde Staten. Bedrag dat dient terugbetaald te worden in België voor diegene die een lening gesloten hadden. Is het normaal dat de staat niet tussenkomt terwijl zij subsidies verleent aan ander hoger onderwijs? Deze jongeren hebben niet allemaal het geluk van de tussenkomst van een rijke papa te genieten. Op nationaal vlak vormen deze piloten ook een reserve. Denk maar aan de luchtbrug van SABENA gedurende de Koreaanse oorlog, de evacuatie van Kongo in 1960, Kolwezi in 1978 en andere minder gekende tussenkomsten.

Indien de staat vreest dat de op haar kosten gevormde piloten naar de vreemde zouden verdwijnen, kunnen zij een contract van tien jaar doen tekenen om in een Belgische maatschappij te vliegen of hen pro rata te doen terugbetalen indien zij België zouden verlaten.

Une autre solution serait que l'entraînement initial se fasse avec les candidats pilotes militaires. L'idée n'est pas neuve. Cela se pratique dans quelques pays étrangers. Après des cours théoriques et un certain nombre d'heures de vol (à déterminer) les candidats pilotes bifurquent alors vers l'entraînement qui leur convient. Ceci n'est pas utopique mais une idée réalisable si la volonté y est mise.

Réfléchissez à l'avenir de notre aviation et de nos pilotes !



NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

Bienvenue aux nouveaux membres

Admissions – 13.02.2002 – Toelatingen

CUNHA Yvonne
Fazantendreef 35
2900 SCHOTEN
Gebrevetteerd vliegtuigpilot door Bestuur der
Luchtvaart in 1962
Toegelaten in categorie "Vieille Tige"
Parrains: Jean KAMERS en Norbert NIELS

LEGROS Daniel
Route d'Orval, Limes 11
6769 MEIX-DEVANT-VIRTON
Breveté pilote de planeur le 23.06.1962 par Fédération
francophone du Vol à Voile
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"
Parrains: Hubert MOJET et Alexandre de GARADY

REES Jacques
Avenue Marius Renard 31 Boîte 34
1070 BRUXELLES
Breveté pilote d'avion par l'Administration de
l'Aéronautique en 1977
Admis dans la catégorie "Actif"
Parrains André DILLIEN et Hubert MOJET

TAMINIAUX André
Domaine de l'Eouvière
50, avenue du Lac
F-83440 SEILLANS
Breveté pilote par la Force Aérienne en octobre 1966 –
158^{ème} Promotion
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"
Parrains: Jean KAMERS et
Louis NEVE de MEVERGNIES

Een andere oplossing zou zijn de basisopleiding tegelijkertijd met militaire kandidaat-piloten te coördineren. Het idee is niet nieuw. Dit gebeurt reeds in ander landen. Na de theoretische cursussen en een zeker aantal vliegreuren (te bepalen) zullen de kandidaat piloten elk hun gekozen richting volgen. Deze gedachte is niet utopisch maar goed te verwezenlijken indien de wil er is om te lukken.

Denk even na over de toekomst van onze luchtvaart en onze piloten !



NIEUWS VAN DE VERENIGING

Welkom aan de nieuwe leden

Toelatingen – 13.02.2002 – Admissions

VANDERVEKEN Henry
Rue R. Vandeveld 81
1030 BRUXELLES
Breveté pilote d'hélicoptère par l'Aviation Légère de la
Force terrestre le 14.12.1971
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"
Parrains: Alphonse DUMOULIN et Danny
CABOOTER

Toelatingen – 10.03.2002 – Admissions

COLLARD Raymond
Dallaan 46
1933 STERREBEEK
Breveté pilote d'hélicoptère par l'Aviation Légère de la
Force terrestre en 1978
Admis dans la catégorie "Actif"
Parrains: Maurice de RAIKEM et Alphonse
DUMOULIN

DECLERCK Frans
Manebruggestraat 356
2150 BORSBEEK
Gebrevetteerd boordwerktuigkundige in december
1961 door de Luchtmacht
Toegelaten "Vieille Tige"
Peters: Norbert NIELS en Danny CABOOTER

HOFMANS Willy
Zegelei 22
2930 BRASSCHAAT
Breveté pilote d'avion en juin 1965 par l'Aviation
Légère de la Force terrestre
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"
Parrains: Alphonse DUMOULIN et Thierry
TOURNAY

ROMAIN Fernand
Clos des Oiseaux 8
4610 QUEUE-DU-BOIS
Breveté pilote d'hélicoptère le 19.07.1969 par
l'Aviation Légère de la Force terrestre
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"
Parrains: Alphonse DUMOULIN et Fernand DAVIN

PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE STATUTAIRE DU 23 MARS 2002

En application de l'article 17 des statuts, les membres de l'association Les Vieilles Tiges de l'Aviation belge se sont réunis en assemblée générale statutaire le samedi 23 mars 2002 à 10,45 heures en la salle Léopold, 26^{ème} étage de l'hôtel Hilton, boulevard de Waterloo 38 à Bruxelles, sur convocation parue dans le bulletin trimestriel N° 1/2002.

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.

La séance est ouverte à 10,45 heures par Monsieur Jean KAMERS, président, qui prend la parole.

Mesdames, Messieurs, bonjour et bienvenue aux membres, épouses et amies qui viennent toujours aussi nombreux assister à notre assemblée générale statutaire annuelle.

Cette année nous sommes particulièrement en grand nombre, sans doute, à cause que beaucoup de pilotes reçoivent leur formation aux Etats-Unis en 1952 et qui ont donc droit à la médaille de 50 ans de brevet.

Nous avons également 2 diplômés de 70 ans de brevet et 10 aviateurs recevront le diplôme de 60 ans de brevet.

Vous avez certainement appris les démissions de Léon BRANDERS, président et de Jacques DOME, vice-président. Ils ont été nommés respectivement président d'honneur et vice-président d'honneur. Ces deux aviateurs (ici présents) se sont dévoués pendant de nombreuses années pour le bien-être de notre association. Nous les remercions encore une fois et nous espérons les revoir souvent à nos réunions.

Le président national des Vieilles Tige, le général Bertrand de LACROIX de VAUBOIS est retenu et nous adresse toutes ses amitiés.

Le président des Vieilles Tiges luxembourgeoises, Monsieur Camille MONTAIGU regrette infiniment de ne pas être parmi nous aujourd'hui mais il a délégué son secrétaire général, Monsieur Hubert BLEZER.

WELTER Léon
Rue Beau Site 39
4800 VERVIERS
Breveté pilote en février 1955 par la Force Aérienne
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"
Parrains: Jean GUILLOT-PINGUE et Raymond VAN HOREN

NOTULEN VAN DE ALGEMENE STATUTAIRE VERGADERING VAN 23 MAART 2002

In toepassing van artikel 17 van de statuten kwamen de leden van de vereniging de "Vieilles Tiges" van de Belgische luchtvaart op zaterdag 23 maart 2002 om 10,45 uur samen in algemene statutaire vergadering in de zaal Leopold, op de 26^{ste} verdieping van het hotel Hilton, Waterloolaan 38 te Brussel, op uitnodiging verscheen in het trimestrieel tijdschrift Nr 1/2002.

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.

De heer Jean KAMERS, voorzitter, opent de zitting en neemt het woord om 10,45 uur.

Mevrouwen, Mijne Heren, goedendag en welkom aan onze leden, echtgenoten en vrienden die steeds talrijk aan onze algemene statutaire vergadering deelnemen.

Dit jaar zijn wij bijzonder talrijk, zonder twijfel te danken aan de opleiding van vele piloten in Amerika in 1952 en die dus nu recht hebben op de medaille van 50 jaar brevet.

Wij hebben ook 2 gediplomeerden met 70 jaar en 10 vliegeniers met 60 jaar brevet.

U is zeker op de hoogte van het ontslag van Leon BRANDERS, voorzitter en Jacques DOME, ondervoorzitter.

Zij werden respectievelijk erevoorzitter en ereondervoorzitter. Deze twee vliegeniers hebben zich gedurende vele jaren ingezet voor het welzijn van onze vereniging. Wij danken hen nogmaals en hopen hen vaak op onze bijeenkomsten te ontmoeten.

De nationale voorzitter van de Vieilles Tiges, generaal Bertrand de LACROIX de VAUBOIS is weerhouden en zendt ons zijn groeten.

De voorzitter van de Luxemburgse Vieilles Tiges, Camille MONTAIGU kan tot zijn groot spijt vandaag niet bij ons zijn, maar heeft zijn secretaris-generaal de heer Hubert BLEZER afgevaardigd.

Le Docteur WEIBEL, ancien président de l'association des vétérans du vol à moteur de l'aéroclub de Suisse est empêché et également le Herr Professor von BAUMGARTEN des Alte Adler.

Bienvenue également à nos amis du Groupement Nord-Pas-de-Calais des Vieilles Tiges représentés par leur président, Monsieur André DELFLY et son secrétaire-trésorier, Monsieur Alfred BAUER.

Nous sommes particulièrement heureux d'avoir parmi nous aujourd'hui deux membres d'honneur, Monseigneur le Prince Antoine de Ligne et Léopold HEIMES, notre seul survivant belge de la Bataille d'Angleterre. Est également présent, le président de la Maison des Ailes, le général Camille GOOSSENS avec lequel nous entretenons de très bonnes relations et avec qui nous coopérons étroitement.

Voici le message que nous avons adressé à Sa Majesté le Roi Albert II à l'occasion de notre assemblée générale:

"Réunis ce 23 mars 2002 en assemblée générale statutaire, le président et les membres de la société royale Les Vieilles Tiges de l'Aviation belge expriment à Sa Majesté le Roi Albert II, leur profond et indéfectible attachement"

Puis-je vous demander de vous lever pendant que je rappelle les noms de nos membres décédés au cours de l'exercice précédent:

Madame HENRY, Madame LEROY du VIVIER, Jean BRUART, Joseph COLIGNON, Jacques HOLVOET, Nicolas LEMPEREUR, Jean LEROY, Georges LIBERT, Nestor MATON et Charles PESSENDORFER

Nous avons perdu 9 amis; nous en avons fait 36 nouveaux et parmi eux plusieurs pilotes qui firent partie de l'Aviation Légère de la Force Terrestre que nous sommes très heureux d'accueillir.

Aujourd'hui, nous totalisons 418 membres et 32 veuves de membres.

Nous sommes 84 membres effectifs à assister à cette assemblée et nous avons reçu 18 procurations. Nous serons 153 au banquet.

Merci encore pour votre participation.

Nous devons maintenant soumettre à votre approbation le procès-verbal de l'assemblée générale statutaire du 24 mars qui fut publié dans le bulletin N° 2/2001.

N'ayant reçu aucun commentaire, nous pouvons, je crois, le considérer comme approuvé.

Avant de passer la parole à notre secrétaire général, je tiens à remercier ici les membres du conseil d'administration et leurs épouses ou amies pour leur dévouement à notre association.

Dokter WEIBEL, oud-voorzitter van de vereniging van de motorvliegtuigen veteranen van de Zwitserse Aëroclub is verhinderd alsook de Herr Professor von Baumgarten, vertegenwoordiger van de Alte Adler.

Welkom aan onze vrienden Vieilles Tiges van de Groep Nord-Pas-de-Calais met zijn voorzitter André DELFLY en Alfred BAUER hun secretarisschat-bewaarder.

Onder onze ereleden zijn wij bijzonder gelukkig Monseigneur Prins Antoine de Ligne in ons midden te hebben alsook Léopold HEIMES, de enige Belgische overlevende van de Slag om Engeland. Eveneens aanwezig is de voorzitter van het Huis der Vleugels, generaal Camille GOOSSENS met wie wij een uitstekende samenwerking hebben.

Hier volgt de boodschap die wij aan onze Koning Zijne Majesteit Albert II ter gelegenheid van onze algemene vergadering gestuurd hebben:

"Verenigd ter gelegenheid van hun algemene statutaire vergadering op 23 maart 2002, bieden de voorzitter en de leden van de koninklijke vereniging van de Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart aan Zijne Majesteit Koning Albert II hun gevoelens van diepe en onwrikbare gehechtheid aan"

Mag ik U nu vragen te willen rechtstaan gedurende de naamafroeping van onze leden die ons afgelopen dienstjaar ontvielen:

Mevrouw HENRY, Mevrouw LEROY du VIVIER, Jean BRUART, Joseph COLIGNON, Jacques HOLVOET, Nicolas LEMPEREUR, Jean LEROY, Georges LIBERT, Nestor MATON en Charles PESSENDORFER.

Wij verloren 9 vrienden, maar 36 nieuwe leden werden aangeworven waaronder verschillende piloten die deel uitmaakten van het Lichte Vliegwezen van de Landmacht die wij hartelijk verwelkomen.

Vandaag zijn wij met 418 leden en 32 weduwen van leden.

84 effectieve leden zijn aanwezig op deze vergadering en wij hebben 18 volmachten ontvangen. Op het banket zullen wij met 153 zijn.

Dank U nog voor uw deelneming.

Wij moeten nu het proces-verbaal van de vorige algemene statutaire vergadering van 24 maart 2001 ter goedkeuring voorleggen gepubliceerd in het tijdschrift Nr 2/2001. Gezien wij geen commentaar ontvingen, mogen wij aannemen dat het goedgekeurd is.

Vooraleer het woord te geven aan onze secretaris generaal wil ik hier dank betuigen aan onze leden van de beheerraad alsook aan hun echtgenoten of vriendinnen voor hun inzet aan onze vereniging.

Rapport du secrétaire général

La situation des membres est telle qu'elle est représentée à la diapositive projetée.

La participation moyenne à notre déjeuner mensuel à la Maison des Ailes diminue. Elle n'est plus que de 20 participants. Hélas, ceux qui ont maintenant des difficultés à se déplacer ne sont pas remplacés par des plus jeunes. Cependant, le gérant de la maison fait tout son possible pour offrir des excellents repas.

Cette moyenne ne tient pas compte d'une participation record de 104 personnes le 9 janvier dernier lors de la causerie donnée par le lieutenant-général aviateur MANDL sur la place de la Force Aérienne dans la nouvelle structure des Forces armées. Cette réunion a été organisée en étroite collaboration avec la Maison des Ailes.

Le 14 mars 2001 une petite délégation s'est rendue à Arras pour assister à l'assemblée générale des Vieilles Tiges du Groupement Nord-Pas-de-Calais. C'est le moment de souligner les excellents rapports que nous entretenons avec ce groupement.

Le 11 mai, c'était la traditionnelle participation à la cérémonie au pont sur le canal Albert à Vroenhoven. Notre nouveau président, Jean KAMERS et Jacques DOME, l'un des acteurs du raid, y déposèrent des fleurs.

Le deuxième mercredi du mois d'août, notre réunion s'est tenue sur l'aérodrome de Keiheuvel. Nous étions 67.

Le 26 août, nous étions à Jalhay et au Tigelot pour rendre hommage aux membres d'équipage d'un Halifax tombés dans les Fagnes.

Le 16 septembre, c'est à St Denijs-Westrem que nous nous sommes rendus pour honorer la mémoire des pilotes polonais tombés à Gand en 1944/1945.

Enfin, nous étions à la Pelouse d'honneur de la Force Aérienne au cimetière de Bruxelles le 1^{er} novembre à la cérémonie d'hommage aux aviateurs militaires belges tombés pendant la dernière guerre et qui y sont inhumés.

Au chapitre de nos prochaines activités, je vous signale la causerie donnée par le colonel TUNSTALL de l'US Air Force, Attaché de l'air à Bruxelles, à la Maison des Ailes le 10 avril prochain.

La traditionnelle réunion du mois d'août se tiendra le 7, exceptionnellement le premier mercredi. Elle aura lieu au Cercle nautique de Nieuport et nous serons les hôtes du lieutenant-général TERRASSON.

J'adresse enfin mes plus chaleureux remerciements aux dévoués traducteurs en langue néerlandaise qui m'assistent généreusement dans la confection du bulletin trimestriel.

Verslag van de secretaris generaal

De toestand van de leden is deze zoals weergegeven door de diapositieven.

De gemiddelde deelname aan onze maandelijks lunch in het Huis der Vleugels daalt. Er zijn nog slechts 20 deelnemers. Spijtig genoeg worden diegenen die verplaatsingsmoeilijkheden hebben, niet vervangen door jongeren. Niettemin doet de beheerder van het huis zijn uiterste best om ons uitstekende maaltijden aan te bieden. Dit gemiddelde houdt geen rekening met de recorddeelname van 104 personen op 9 januari laatstleden, ter gelegenheid van de tafelrede door luitenant-generaal vlieger MANDL, over de plaats van de Luchtmacht in de nieuwe structuur van de Strijdkrachten. Deze samenkomst werd georganiseerd in nauwe samenwerking met het Huis der Vleugels.

Op 14 maart 2001 begaf zich een kleine afvaardiging naar Arras om er algemene vergadering van de Vieilles Tiges du Groupement Nord-Pas-de-Calais bij te wonen. Het is het ogenblik om de uitstekende verhouding te onderlijnen, die wij hebben met deze groepering.

De 11^{de} mei was er de traditionele deelname aan de plechtigheid aan de brug over het Albertkanaal te Vroenhoven. Onze voorzitter, Jean KAMERS en Jacques DOME, één van de hoofdacteurs bij de luchtaanval, legden er bloemen neer.

De tweede woensdag van de maand augustus vond onze samenkomst plaats op het vliegveld te Keiheuvel. Wij waren er met 67.

Op 26 augustus waren wij te Jalhay en te Tigelot om er eer te betuigen aan de bemanning van een Halifax, gevallen in de Hoge Venen.

Op 16 september begaven wij ons naar Sint Denijs Westrem om er de herdenking te eren van de Poolse piloten, gevallen te Gent in 1944-1945.

Tenslotte waren wij op 1 november op het Ereperk van de Luchtmacht, op het kerkhof van Brussel, voor het eerbetoon aan de Belgische militaire vliegeniers gevallen gedurende de laatste oorlog en aldaar begraven.

Wat onze volgende activiteiten betreft meld ik u de tafelrede op 10 april aanstaande in het Huis der Vleugels, door kolonel TUNSTALL van de U.S. Air Force, Air Attache te Brussel.

De traditionele samenkomst van de maand augustus zal doorgaan de 7^{de}, uitzonderlijk de eerste woensdag. Zij zal plaatsvinden in de Watersportclub te Nieuwpoort waar wij de gast zullen zijn van luitenant-generaal TERRASSON.

Tenslotte betuig ik mijn hartelijkste dank aan de toegewijde vertalers naar de Nederlandse taal, die mij edelmoedig bijstaan bij de samenstelling van het driemaandelijks tijdschrift.

Rapport du trésorier

Bilan 2001

ACTIF – ACTIVA

Comptes – rekeningen	BEF
Stock magasin (Valeur acquisition)	
Stock magazijn (Aanschaffingswaarde)	96.479
Disponible – Beschikbaar	
Epargne Fortis	
Fortis sparrekening	251.677
Compte-courant Fortis	
Lopende rekening Fortis	347.673
Caisse trésorerie – Kassa schat	17.569
Caisse secrétariat – Kassa secretariaat	10.000
Compte de régularisation	
Overlopende rekeningen	
Charges à reporter – Over te dragen kosten	602
Total - Totaal	724.000

Comptes de résultat

Comptes - Rekeningen	BEF
Affiliations à d'autres associations	
Lidgeld voor andere verenigingen	2.500
Achat pour magasin – Aankopen voor magazijn	35.433
Frais assemblée générale	
Algemene vergadering kosten	12.577
Frais banquet annuel – Jaarlijks banket kosten	8.300
Activités diverses – Verschillende activiteiten	19.750
Secrétariat – Secretariaat	20.859
Trésorerie – Kas	5.845
Bulletin trimestriel – Trimestriële tijdschrift	127.133
Fleurs – Bloemen	24.200
Frais bancaires – Bankkosten	4.808
Cadeaux & Invitations	
Geschenken & Uitnodigingen	2.395
Frais de réception - Receptiekosten	11.070
Solde bénéficiaire à reporter	
Batig saldo over te dragen	2.167
Total - Totaal	277.057

Budget 2002

Dépenses – Uitgaven	Euro
Assurances – Verzekeringen	300,00
Affiliations à d'autres associations	
Lidgeld voor andere verenigingen	65,00
Achats magasin – Aankopen voor magazijn	74,00
Frais assemblée générale & banquet annuel	
Algemene vergadering & jaarlijksbanket kosten	500,00
Activités diverses – Verschillende activiteiten	250,00
Secrétariat – Secretariaat	200,00
Gestion trésorerie – Kasbeheer	200,00
Bulletin trimestriel – Trimestriële tijdschrift	3.200,00
Fleurs – Bloemen	800,00
Cadeaux & Invitations	
Geschenken & Uitnodigingen	250,00
Frais bancaires – Bankkosten	150,00
Frais de réception – Receptiekosten	100,00
Frais de représentation	
Vertegenwoordigingskosten	750,00
Total – Totaal	7.389,00

Verslag schatbewaarder

Balans 2001

PASSIF - PASSIVA

Comptes – Rekeningen	BEF
Fonds propres au 31.12.2000	
Eigen vermogen op 31.12.2000	469.305
Boni exervice 2001 – Batig saldo 2001	2.167
Factures ou notes de frais à recevoir	
Te ontvangen facturen of onkosten nota's	1.135
Comptes de régularisation	
Régularisatierekeningen	
Produits à reporter: cotisation 2002	
Over te dragen: lidgeld 2002	194.781
Recette anticipée: déjeuner-causerie Jan 2002	
Over te dragen: lunch-toespraak Jan 20	750
Cotisations à transférer à Maison des Ailes	
Lidgeld Huis der Vleugels te dragen	55.055
Remboursement cotisation excédentaire 2002	
Terugbetaling overtollig lidgeld 2002	807
Total – Totaal	724.000

Resultatenrekeningen

Comptes - Rekeningen	BEF
Cotisations – Lidgeld	241.120
Cotisations Maison des Ailes	
Lidgeld Huis der Vleugels	800
Cartes de vœux – Wenskaarten	21.840
Ventes du magasin	
Verkopen van het magazijn	2.000
Intérêts bancaires - Bankintresten	5.892
Dons & Produits exceptionnels	
Gifts & Uitzonderlijk inkomen	5.405
Total - Totaal	277.057

Begroting 2002

Recettes - Inkomsten	Euro
Cotisations - Lidgeld	6.963,00
Vente cartes de vœux	
Wenskaarten verkopen	243,00
Intérêts bancaires - Bankintresten	150,00
Dons & Produits exceptionnels	
Gifts & Uitzonderlijk inkomen	75,00
Total – Totaal	7.431,00

Rapport des commissaires aux comptes

Le rapport des commissaires aux comptes Guido DEROM et Alphonse DUMOULIN constate que les chiffres présentés par le trésorier correspondent à la réalité. Par conséquent il est demandé à l'assemblée générale d'approuver la situation financière et de donner décharge aux commissaires pour leur mission ainsi qu'au conseil d'administration.

L'assemblée donne son accord par la majorité des mains levées.

Nomination de deux commissaires aux comptes pour l'exercice 2002

Monsieur Guido DEROM accepte de poursuivre sa mission pour l'exercice 2002. Etant donné que Monsieur Alphonse DUMOULIN est candidat administrateur, Monsieur Claude BUISSERET accepte de le remplacer.

L'assemblée donne son accord par la majorité des mains levées.

Messieurs Pierre DEBOURSE et Thierry TOURNAY seront leurs suppléants avec votre accord.

Remise de diplômes et médailles

Diplômes de 70 ans de brevet

Monsieur Gustave DE SMETH résidant aux Açores, le diplôme est remis à sa fille Madame DEBAUCHE qui le représente.

Monsieur Louis FONTAINE, empêché, s'est excusé.

Diplômes de 60 ans de brevet

Le diplôme est attribué à Serge CASTERMANS, Albert DEBÊCHE et Fernand JAUMOULLE.

Robert HIRSCH, Albert LAFORCE, Jean LAVIGNE, John MICHAUX, Roger MINNE, Joseph MOUREAU et Raoul SCHREIDEN se sont excusés.

Médailles de 50 ans de brevet

La médaille est attribuée à:

Jacques BAECKELANDT, Jozef BOONE, Jean BOUCHAT, Guy BRUYNINCKX, Robert BUYSE, Georges CASTERMANS, Hugo CLOECKAERT, Alphonse DE GREEF, Marcel DEKNOP, Jean DELBECQ, Maurice de RAIKEM, Michel DE TEMMERMAN, Antoine GAYE, Guy GRÉGOIRE, Ghislaine HAVERSIN, Marcel HOMBLÉ, Leo LAMBERMONT, Robert LAURENT, René LEURQUAIN, André LUYTEN, Johan MAUS, Edgard MICHIELS, Louis NEVE de MÉVERGNIES, Robert NOIRHOMME, Jacques VANDEMEULEBROECK, Pierre DE KEERSMAECKER et Edouard WATHELET.

Verslag van de Rekeningscommissarissen

Uit het verslag van de commissarissen Guido DEROM en Alphonse DUMOULIN, blijkt dat de door de schatbewaarder voorgelegde cijfers inderdaad overeenstemmen met de werkelijkheid. Bij gevolg wordt aan de vergadering gevraagd de financiële toestand goed te keuren en de commissarissen te ontlasten van hun opdracht alsook de beheerraad.

De vergadering betuigt haar instemming met meerderheid van opgestoken handen.

Benoeming van twee rekeningscommissarissen voor het dienstjaar 2002

De heer Guido DEROM aanvaardt de voortzetting van zijn opdracht voor het dienstjaar 2002. Gezien de heer Alphonse DUMOULIN kandidaat beheerder is, wordt hij vervangen door de heer Claude BUISSERET.

De vergadering betuigt haar instemming met meerderheid van opgestoken handen.

Messieurs Pierre DEBOURSE et Thierry TOURNAY seront leurs suppléants avec votre accord.

Overhandiging van diploma's en medailles

Diploma's van 70 jaar vliegbrevet

De heer Gustave DE SMETH wonend in de Azoren, zijn diploma is overhandigd aan zijn dochter, Mevrouw DEBAUCHE wie hem tegenwoordigde.

De heer Louis FONTAINE verontschuldigde zich.

Diploma's van 60 jaar vliegbrevet

Het diploma is toegekend aan Serge CASTERMANS, Albert DEBÊCHE en Fernand JAUMOULLE.

Robert HIRSCH, Albert LAFORCE, Jean LAVIGNE, John MICHAUX, Roger MINNE, Joseph MOUREAU en Raoul SCHREIDEN verontschuldigden zich.

Medaille van 50 jaar vliegbrevet

De medaille is toegekend aan:

Jacques BAECKELANDT, Jozef BOONE, Jean BOUCHAT, Guy BRUYNINCKX, Robert BUYSE, Georges CASTERMANS, Hugo CLOECKAERT, Alphonse DE GREEF, Marcel DEKNOP, Jean DELBECQ, Maurice de RAIKEM, Michel DE TEMMERMAN, Antoine GAYE, Guy GRÉGOIRE, Ghislaine HAVERSIN, Marcel HOMBLÉ, Leo LAMBERMONT, Robert LAURENT, René LEURQUAIN, André LUYTEN, Johan MAUS, Edgard MICHIELS, Louis NEVE de MÉVERGNIES, Robert NOIRHOMME, Jacques VANDEMEULEBROECK, Pierre DE KEERSMAECKER en Edouard WATHELET.

Se sont excusés:

Robert DEBATISSE, Jean DELCOUR, Denis MEERT, Ernest VANDEN BOSSCHE, François VANDEN NIEUWENHUYZEN et Roger VERBEECK

Démission d'administrateurs

Démisionnent pour convenance personnelle:
Paul DE CLERCK et Jacques DOME

Elections statutaires

Les candidatures de messieurs Georges de CONINCK, Hubert MOJET, Alex PEELAERS et Jacques ROELAND-HELMAN, administrateurs sortants et rééligibles sont proposées individuellement à l'approbation de l'assemblée qui accepte à la majorité des mains levées.

La candidature d'Alphonse DUMOULIN au poste de nouvel administrateur est également acceptée.

Clôture

Etant donné qu'il n'y a ni questions ni remarques, le président lève la séance et invite les membres à prendre l'apéritif au 27^{ème} étage.

Vroenhoven

Le samedi 11 mai prochain se tiendra à 11.00 heures à Vroenhoven, la traditionnelle cérémonie d'hommage aux sept aviateurs militaires belges du 3^{ème} régiment d'Aéronautique tombés en mission commandée lors du bombardement des ponts sur le canal Albert, le 11 mai 1940. Rassemblement à 10.30 heures sur le parking à côté de l'église du village.

Zich verontschuldigen:

Robert DEBATISSE, Jean DELCOUR, Denis MEERT, Ernest VANDEN BOSSCHE, François VANDEN NIEUWENHUYZEN en Roger VERBEECK.

Ontslag van beheerders

Hebben hun ontslag gegeven om persoonlijke reden:
Paul DE CLERCK en Jacques DOME

Statutaire verkiezingen

De candidaturen van de heren Georges de CONINCK, Hubert MOJET, Alex PEELAERS en Jacques ROELAND-HELMAN, uittreedende beheerders en herkiesbaar worden individueel aan de vergadering voorgelegd en aanvaard met meerderheid van opgestoken handen.

De kandidatuur van Alphonse DUMOULIN voor de functie van beheerder is ook aanvaard.

Sluiting

Gezien geen vragen noch opmerkingen zijn, de voorzitter sluit deze zitting en nodigt de leden om het aperitief op de 27^{ste} verdieping te nemen.

Vroenhoven

Het traditionele huldebetoon aan de zeven Belgische militaire vliegeniers van het 3^{de} Luchtvaartregiment gevallen tijdens het bombardement van de bruggen over het Albertkanaal op 11 mei 1940, zal plaats hebben op zaterdag 11 mei om 11.00 uur aan de brug van Vroenhoven. Bijeenkomst van de deelnemers om 10,30 uur op de parking naast de kerk van het dorp.

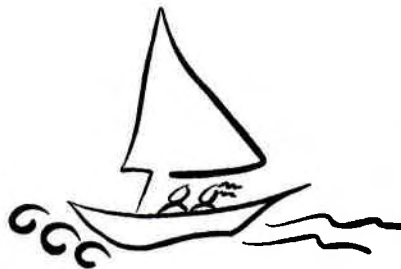
Les Vieilles Tiges à la côte belge

La réunion annuelle du mois d'août aura lieu à Nieuport, au Cercle nautique de la Force Aérienne le 7 août prochain.. L'endroit est splendide et le restaurant a une excellente réputation.

Le prix de la participation au déjeuner-buffet sera de 30,00 comprenant également l'apéritif et ¼ vin à table.

Des bicyclettes seront mises à la disposition des grands sportifs qui souhaiteront découvrir les environs du cercle.

Le billet d'inscription et un plan d'accès au centre paraîtront dans le bulletin du 15 juillet mais retenez la date dès à présent (*exceptionnellement, le premier mercredi du mois d'août.*)



De "Vieilles Tiges" aan de Belgische kust

De jaarlijkse vergadering in de maand augustus zal op 7 augustus in de Watersportclub van de Luchtmacht te Nieuwpoort plaats hebben. De streeks is uitstekend en het restaurant geniet een zeer goede faam.

Uw bijdrage aan het lunchbuffet bedraagt € 300,00, inclusief het aperitief en ¼ fles wijn.

Fietsen zullen klaar staan voor onze sportieve leden die de omgeving van de club willen verkennen.

Het inschrijvingsbriefje en een schets van de toegang naar de club zullen in ons tijdschrift van 15 juli verschijnen, maar onthoud nu reeds de datum:

(uitzonderlijk op de eerste woensdag van de maand augustus)

LES BELGES DANS LA SOUTH AFRICAN AIR FORCE 1940 – 1945

Par John Michaux

En 1939, durant la "Drôle de guerre", le Congo belge était encore relié à la mère patrie par son cordon ombilical. Observant une stricte neutralité, les "Villeboats" continuaient à assurer la liaison entre le port d'Anvers et ceux de Matadi et Lobito en Angola. La ligne aérienne entre Bruxelles, Léopoldville et Elisabethville restait assurée avec une surprenante régularité.

L'invasion de la Belgique et la capitulation qui suivit dix-huit jours plus tard, troubla les esprits et plongea le Congo belge dans la stupéfaction et la consternation. Ce n'est que fin 1940 début 1941 que le pays se réveilla de la léthargie et de la paralysie où il s'était égaré. Il est vrai que des rumeurs alarmantes se répandaient. Des personnalités de plusieurs industries importantes qui avaient trouvé refuge à Bordeaux comme le gouvernement belge, prônaient un retour à la neutralité ou à tout le moins, à une politique "wait and see".

De plus, après la capitulation de la France, le gouvernement belge fut interdit de séjour en Belgique et les ministres se dispersèrent car il y avait un manque évident de prise de décisions.

La situation était considérée par certains comme un semblant de neutralité puisqu'il n'y avait plus de territoire national à défendre, sauf bien sûr, celui du Congo. C'est pourquoi le ministre des Colonies, Mr De Vleeschouwer se rendit à Londres dans le but principal d'affirmer son autorité sur la colonie et

DE BELGEN IN DE SOUTH AFRICAN AIR FORCE 1940-1945

Door John Michaux

In 1939, tijdens de 'Schemeroorlog', was Belgisch Kongo nog met zijn navelstreng verbonden met het moederland. De 'Villeboats' observeerden een strikte neutraliteit en bleven de verbinding verzekeren tussen de haven van Antwerpen en die van Matadi en Lobito in Angola. De luchtlijn tussen Brussel, Leopoldstad en Elisabethstad bleef met verrassende regelmaat verzekerd.

De invasie van België en de daarop volgende capitulatie van achttien dagen later bracht iedereen in verwarring en verbijsterde gans de Belgische Kongo. Pas einde 1940, begin 1941 ontwaakte het land uit zijn staat van verdoving en verlamming waarin het verzeild was. Het klopt dat er toen alarmerende berichten de ronde deden. Personaliteiten van verschillende belangrijke industrieën die in Bordeaux een onderkomen hadden gevonden, zoals de Belgische regering, waren voorstander van de neutraliteit of toch ten minste van een politiek van 'wait and see'.

Daarenboven was het na de capitulatie van Frankrijk, aan de Belgische regering verboden zich in België nog op te houden; de ministers verspreidden zich want het ontbrak natuurlijk erg aan beslissingsmacht.

De situatie werd door sommigen beschouwd als een soort neutraliteit omdat er immers geen nationaal territorium meer viel te verdedigen, behalve natuurlijk dat van Kongo. Daarom begaf de minister voor koloniën, de heer De Vleeschouwer zich naar Londen om vooral zijn gezag over de kolonie te gaan bevestigen en om te vermijden dat het onder Britse



et pour éviter qu'elle ne tombe sous contrôle britannique⁽¹⁾.

Il avait déjà une autre vision que ses confrères sur l'évolution des événements. Sa visite à Londres eut un très grand retentissement car il réalisa que la guerre n'était pas finie suite à la détermination inébranlable de Winston Churchill de continuer la lutte ce qui le convainquit de la poursuivre à ses côtés pour partager plus tard la victoire.

MM De Vleeschouwer rallia les ministres Pierlot et Spaak à ses vues et les invita à gagner Londres pour former un gouvernement qui fut mis en place le 30 octobre 1940. C'est alors que par décret, M. De Vleeschouwer, ministre des Colonies, fut nommé administrateur-général du Congo belge et du Ruanda-Burundi avec pouvoirs législatif et exécutif comme ceux alloués au roi par la Charte coloniale du 18 octobre 1908.

Par délégation, ces pouvoirs furent transférés au Gouverneur général du Congo belge. L'administrateur général assurant la liaison entre le Congo et la Grande-Bretagne. Il avait blanc-seing pour négocier et signer toute convention liant le Congo, qu'elle fut militaire, économique ou financière dont le but était la poursuite de la lutte commune.

Le Gouverneur général, Pierre Ryckmans, investi de ces nouveaux pouvoirs, définit sans tarder les parts principales que le Congo devait prendre dans la lutte commune contre les Forces de l'Axe. Il appela à la mobilisation pour éveiller et rassembler toutes les énergies. Dans cette guerre, le Congo belge sera l'atout le plus précieux de la Belgique déclara-t-il. La colonie doit être au service de l'Alliance et ainsi, servir la mère patrie. Si du travail est nécessaire, j'en donnerai les moyens ... Nous sommes tous unis par le cœur, par la détermination et par l'espoir.

A ce moment-là, le Congo belge, les pays faisant partie du Commonwealth britannique et en particulier, l'Union Sud Africaine, n'étaient pas préparés pour la guerre. C'est également durant cette période d'hésitation, d'indécision, que des jeunes coloniaux harcelèrent les bureaux du Gouverneur général au Congo pour obtenir l'autorisation de rallier les armées des pays alliés voisins.

Pour calmer peut-être les esprits échauffés, le Gouverneur général accorda les autorisations et beaucoup de jeunes s'embrigadèrent dans le King's African Rifles de l'Afrique de l'Est ou l'Armoured Car Regiment du Kenya avec lesquels ils entrèrent très vite en action dans la Campagne d'Abyssinie.

Entre-temps, la Force publique réorganisait ses forces et des plans furent dressés pour porter les effectifs à trois brigades. Des avions privés furent réquisitionnés, quelquefois avec leurs propriétaires comme pilote. Ils étaient le plus souvent utilisés comme avion de liaison.

contrôle zou vallen⁽¹⁾

Hij had al een andere kijk op de gebeurtenissen dan zijn collega's. Zijn bezoek aan Londen vond grote weerklank want hij slaagde erin om de oorlog te laten verdergaan, en wel als gevolg van de onverzettelijke beslissing van Winston Churchill om de strijd verder te zetten; dat overtuigde hem om aan zijn zijde door te vechten om later dan in de overwinning te delen.

De Vleeschouwer won de ministers Spaak en Pierlot voor zijn zaak en nodigde hen uit om in Londen een regering te vormen die gevormd werd op 30 oktober 1940. Daarop werd de minister van Koloniën De Vleeschouwer door decreet benoemd tot administrateur-generaal van Belgisch Kongo en van Rwanda-Burundi, met wetgevende en uitvoerende bevoegdheid zoals die aan de Koning werden verleend onder het koloniale Charter van 18 oktober 1908.

Door delegatie werd die bevoegdheid overgedragen aan de Gouverneur-generaal van Belgisch Kongo; de administrateur-generaal verzorgde de verbinding tussen Kongo en Groot-Brittannië. Hij bezat de blancovolmacht voor het onderhandelen en ondertekenen van elke conventie waarbij Kongo werd gebonden, of ze nu militair, economisch of financieel was, als het doel maar het verder zetten van de strijd was.

Pierre Ryckmans, de Gouverneur-generaal die net zijn nieuwe bevoegdheden had opgenomen, bepaalde onmiddellijk het aandeel dat Kongo moest nemen in de gemeenschappelijk strijd tegen de Asmogendheden. Hij mobiliseerde om alle krachten wakker te schudden en bijeen te brengen. In deze oorlog, verklaarde hij, zou Kongo België belangrijkste troef vormen. De kolonie moest ten dienste staan van de Alliantie en op die manier het moederland dienen. Als er werk moest worden geleverd, dan zal ik er de middelen voor geven... We zijn allemaal verenigd door ons hart, onze vastberadenheid en onze hoop.

Op dat ogenblik waren Belgisch Kongo, de landen van het Britse Commonwealth en vooral de Unie van Zuid-Afrika, niet klaar voor de oorlog. Het was trouwens ook in die periode van onbeslistheid en aarzelingen, dat jonge koloniale bureaus van de Gouverneur-generaal in Kongo platliepen voor de toelating om de legers te vervoegen van naburige geallieerde landen.

Misschien om die verhitte geesten te kalmeren, gaf de Gouverneur-generaal die toelating en werden ze lid van de King's African Rifles van Oost-Afrika of van de Armoured Car Regiment van Kenya waarmee ze snel in actie traden tijdens de Campagne van Abessinië.

De Force Publique reorganiseerde ondertussen zijn strijdmacht. Er werden plannen gemaakt om de effectieven op drie brigades te brengen. Privé vliegtuigen werden opgeëist, dikwijls met hun eigenaar als vlieger. Ze werden het vaakst gebruikt als verbindingsvliegtuigen.

Des études furent entreprises pour créer une aviation militaire et en février 1941 le ministre des Colonies qui effectuait une courte visite au Congo, admis le principe d'appuyer les Forces belges au Congo avec 30 bombardiers légers bimoteurs.

Il faut aussi savoir qu'immédiatement après la capitulation belge, le gouvernement britannique dépêcha une mission militaire à Léopoldville

Cette mission était conduite par le lieutenant-colonel Mackensie, connue pendant la durée de la guerre sous le nom de "Mackensie Mission". Son but principal était évidemment de s'assurer que le Congo belge joindrait ses forces avec celles de Grande-Bretagne. Etrangement, la mission Mackensie ne fut jamais favorable à la création d'une aviation militaire au Congo. Ceci se vérifia lorsque le Quartier général de la Force publique à Léopoldville souhaita envoyer en Rhodésie du Sud pour entraînement, deux pilotes belges qui venaient d'arriver d'Europe et qui reçut un accueil très mitigé de la mission.

Ces deux pilotes étaient Georges Reuter et Désiré Verbraeck. Ils s'étaient rencontrés dans le sud de la France quand le premier y fut transféré avec son unité, le 3^{ème} Régiment d'Aéronautique le 15 mai 1940. Désiré Verbraeck quant à lui, avait été forcé de faire un atterrissage en campagne le 11 mai 1940, en mission de bombardement du pont de Veldwezelt sur le canal Albert, après un engagement avec un Messerschmitt Me110⁽²⁾. Sérieusement blessé, il fut évacué vers une clinique de Termonde puis rapidement évacué en France vers l'hôpital de Montpellier. Quoique ayant conservé une balle dans l'épine dorsale, il se rétablit rapidement pour, avec Georges Reuter, prendre la route de l'évasion. Après avoir "emprunté" un petit avion, ils réussirent à atteindre la frontière portugaise où ils se posèrent, les réservoirs vides.

Leur arrivée au Congo belge fit sensation; la presse et la radio relata leur exploit. Ils furent envoyés en Rhodésie en octobre 1940 mais là-bas, la Royal Air Force alertée par la mission Mackenzie refusa de leur donner un entraînement dans le cadre d'une aviation militaire au Congo à créer. Cependant, la demande de pilotes était tellement grande que la Royal Air Force leur offrit un engagement. Après quelques hésitations ils signèrent, furent enrôlés sous un nom d'emprunt et furent nommés officier. Georges Reuter devint le Pilot Officer David Carter et Désiré Verbraeck devint le Pilot Officer John Patrick Jack Robinson. C'est sous ces noms d'emprunt qu'ils se soustraient aux autorités belges du Congo. Après un court entraînement au No 21 Flying School en Rhodésie du Sud et au No 10 Operational Training Unit, ils furent dirigés vers le nord vers le No 45 RAF Squadron équipé de Bristol Blenheim IVF

Er werden studies gevoerd om een militaire luchtmacht op te richten en in februari 1941 stemde de minister van Koloniën, die een kort bezoek bracht aan Kongo, in met het principe om de Belgische Krijgsmacht in Kongo te ondersteunen met 30 lichte tweemotorige bommenwerpers.

Er moet ook aangestipt worden dat onmiddellijk na de Belgische capitulatie, de Britse regering een militaire missie naar Leopoldstad afvaardigde.

Deze missie werd geleid door luitenant-kolonel Mackensie en was tijdens de oorlog gekend als de "Mackensie Mission". Haar voornaamste taak was natuurlijk ervoor te zorgen dat Belgisch Kongo zijn strijdmacht bij die van Groot-Brittannië zou voegen. Eigenaardig genoeg stond de Mackensie Mission nooit gunstig tegenover de oprichting van een militaire luchtmacht in Kongo. Dat bleek toen het hoofdkwartier van de Force Publique in Leopoldstad twee Belgische vliegers voor opleiding naar Zuid-Rhodesië wilde sturen; ze kwamen net uit Europa maar kregen van de missie een zeer lauw onthaal.

Die twee vliegers waren George Reuter en Désiré Verbraeck. Ze hadden elkaar ontmoet in het zuiden van Frankrijk toen de eerste er op 15 mei 1940 was overgebracht met zijn eenheid, het 3^e Luchtvaartregiment. Désiré Verbraeck daarentegen, had de 11 mei 1940 een noodlanding moeten maken tijdens een bombardementsopdracht op de brug van Veldwezelt over het Albertkanaal. Na een treffen met een Messerschmitt Bf 110⁽²⁾ was hij zwaargewond geraakt en werd geëvacueerd naar een kliniek in Dendermonde. Nadien werd hij snel overgebracht naar een hospitaal in Montpellier, Frankrijk. En alhoewel hij een kogel in zijn ruggengraat had gekregen, herstelde hij snel en koos samen met George Reuter de ontsnappingsroute. Na een klein vliegtuigje te hebben "geleend", slaagden ze erin om de Portugese grens te bereiken waar ze met lege tanks landden.

Hun aankomst in Belgisch Kongo verwekte sensatie; pers en radio gaven het relaas van hun exploit. In oktober 1940 werden ze naar Rhodesië gezonden maar daar was de Royal Air Force door de Mackensie Mission al verwittigd. Ze kregen er geen opleiding in het vooruitzicht van een nog op te richten militaire luchtvaart in Kongo. Maar beide piloten drongen erg aan en de RAF bood hen een dienstneming aan. Na wat twijfelen, ondertekenden ze en werden ze onder een andere naam ingelijfd en tot officier bevorderd. George Reuter werd Pilot Officer David Carter en Désiré Verbraeck werd Pilot Officer John Patrick Jack Robinson. Onder deze leennamen onttrokken ze zich aan het gezag van de Belgische autoriteiten in Kongo. Na een korte opleiding aan de No 21 Flying School in Zuid-Rhodesië en de No 10 Operationel Training Unit, werden ze noordwaarts gestuurd, naar het No 45 Squadron, uitgerust met Bristol Blenheim IVF.

Pendant ce temps à Léopoldville, d'autres pilotes se présentaient et parmi eux, le capitaine Frans Burniaux. Il fut immédiatement pris en charge et chargé de créer l'embryon d'une aviation militaire. Après avoir contacté les Rhodésiens et les autorités sud-africaines, il lança un appel pour recruter des jeunes gens désireux d'être formés dans toutes les disciplines pour créer une unité. Cet appel fut lancé sur les ondes de Radio Congo belge le 13 mars 1941 qui permit la réception de plus de cinq cents candidatures adressées au Quartier général à Léopoldville.

Après une brève et infructueuse entrevue avec le lieutenant-colonel Mackensie de la mission militaire à Léopoldville, le capitaine Frans Burniaux décida néanmoins de se rendre à Salisbury pour rencontrer les autorités rhodésiennes. Il y fut précédé par le lieutenant-colonel Mackensie. Le capitaine Burniaux était évidemment muni de tous les documents nécessaires fournis par le gouvernement général à Léopoldville, qui lui donnait tout pouvoir pour rencontrer et discuter avec les autorités de Salisbury. Il rencontra le Wing Commander Meredith, celui qui créa les bases et les écoles de la Royal Rhodesian Air Force de l'Empire Air Training Scheme ⁽³⁾ et qui devint plus tard l'Air Vice Marshall Sir Charles Meredith.

Hélas, la rencontre fut sans lendemain. Mais le capitaine Burniaux avait plus d'un tour dans sa manche. A l'insu de la mission Mackensie, il se rendit à Pretoria. Il eut plusieurs entrevues avec différents membres de l'état-major général mais, comme à Salisbury avec le lieutenant-colonel Meredith, ils ne lui prêtèrent aucune attention. En dernier recours, il plaça tous ses espoirs chez M. Albert Moulaert.

Op dat ogenblik boden zich in Leopoldstad ook nog andere piloten aan, onder wie Frans Burniaux. Hij werd dadelijk opgenomen en belast met het oprichten van de kern van een militaire luchtvaart. Na contact te hebben opgenomen met de Rhodesische en Zuid-Afrikaanse autoriteiten, deed hij een oproep aan alle jonge mensen die in alle disciplines wensten opgeleid te worden om zo een eenheid te creëren. De oproep ging op 13 maart 1941 over de frequenties van radio Belgisch Kongo en leidde bij het Hoofdkwartier in Leopoldstad tot meer dan vijfhonderd candidaturen.

Na een kort en vruchteloos onderhoud met luitenant-kolonel Mackensie van de militaire missie in Leopoldstad, besliste kapitein Frans Burniaux om toch naar Salisbury te gaan en er de Rhodesische te ontmoeten. Luitenant-kolonel Mackensie ging hem daarbij vooraf. Natuurlijk was kapitein Burniaux voorzien van alle noodzakelijke stukken die het gouvernementgeneraal in Leopoldstad hem had geleverd en hem alle bevoegdheid verleenden om te onderhandelen met de autoriteiten in Salisbury. Hij ontmoette Wing Commander Meredith die de basissen en scholen had opgericht van de Royal Rhodesian Air Force van de Empire Air Training Scheme⁽³⁾; hij zou later Air Vice Marshal Sir Charles Meredith worden.

De ontmoeting kende helaas geen gevolg. Maar kapitein Burniaux had nog andere kaarten achter de hand en trok buiten het weten van de Mackensie Mission hij naar Pretoria. Hij ontmoette er verschillende leden van de generale staf maar net als in Salisbury met luitenant-kolonel Meredith, besteedden ze hem geen aandacht. Ten einde raad vestigde hij al zijn hoop in de heer Albert Moulaert.



M. MOULAERT (droite-rechts) avec/met le/de maréchal SMUTS

M. Albert Moulaert était le ministre plénipotentiaire de Belgique à Prétoria. Il advint qu'il était un ami intime du général Smuts avec qui il jouait au bridge chaque semaine. C'est au cours d'une partie de cartes que le sujet qui intéressait Frans Burniaux vint à être évoqué et le général Smuts donna immédiatement son accord et convoqua le commodore Frew de la Royal Air Force et Chef du "Joint Air Training Scheme" pour l'Union de l'Afrique du sud.

Il faut rappeler ici que durant la Première Guerre mondiale, le général Smuts était à Londres, membre du Cabinet impérial de Guerre et qu'il fut nommé directeur d'un comité sélectionné par le gouvernement britannique, chargé de réorganiser l'aviation militaire du pays. Dès février 1916, il apparut à ce comité qu'il était essentiel pour la défense du pays que le Royal Flying Service devienne une force qui ne dépendrait plus de l'armée de terre.

Cette résolution fut présentée dans un rapport officiel préparé par le général Smuts en août 1917 et qui eut comme résultat la création de la Royal Air Force le 1^{er} avril 1918 comme force indépendante. Par leur fusion, le Royal Flying Corps et le Royal Navy Air Service unissaient leur vaste et inestimable expérience et leurs glorieuses traditions.

En décembre 1919, Winston Churchill (alors Secrétaire d'Etat pour la Guerre et l'Air) soumit au parlement des propositions pour l'organisation définitive de la RAF.

La Royal Air Force fut très reconnaissante envers le général Smuts et c'est pourquoi ses ordres à l'Air Commodore Frew ne furent jamais discutés.

Les choses prirent forme, quoiqu'un officier tatillon des services financiers de la RAF exigea le paiement comptant de sommes pour couvrir les frais d'assurance et d'entraînement des Belges. Mais l'intervention du Chef d'Etat-major des Forces sud-africaines, le lieutenant-général Sir Pierre Van Ryneveld qui proposa de remettre à plus tard les problèmes financiers, accéléra l'enrôlement des Belges en Afrique du Sud.

Un premier groupe de jeunes quitta Elisabethville pour l'Union le 28 juillet 1941; la cadence d'un départ par mois continua jusqu'en mars 1943. Parmi ces Belges, plusieurs venaient de toutes les régions du monde mais le contingent le plus important était composé de jeunes résidant au Congo belge.

Il est intéressant de rappeler aujourd'hui que les 47 premiers Belges brevetés combattirent au sein de la South African Air Force sur le théâtre des opérations du Moyen-Orient. Les autres, soit plus de 80, brevetés pilotes, navigateurs, mitrailleurs et météorologistes rejoignirent la Royal Air Force à la demande du gouvernement belge de Londres.

Après un court séjour en Afrique du Sud, le capitaine Frans Burniaux et le lieutenant Gérard Greindl furent les premiers Belges d'Afrique du Sud à rejoindre le front du Moyen-Orient. Ils furent immédiatement détachés au No 12 SAAF Squadron équipé du bombardier léger le Boston III. Leur arrivée coïncida avec la dernière phase critique des combats qui se déroulaient sur le sol de l'Afrique du Nord.

Albert Moulaert was Belgisch gevolmachtigd minister in Pretoria. Toevallig was hij een intieme kennis van generaal Smuts met wie hij elke week bridge speelde. Tijdens een spelletje kaart kwam de vraag ter sprake die Frans Burniaux zo sterk bezighield; generaal Smuts ging onmiddellijk akkoord en ontbood de commodore Frew van de Royal Air Force, tevens chef van de "Joint Air Training Scheme" voor de Unie van Zuid-Afrika.

Men dient zich te herinneren dat tijdens de Eerste Wereldoorlog generaal Smuts in Londen was als lid van het Imperial War Cabinet; hij was ook benoemd tot directeur van een comité dat door de Britse regering was geselecteerd en belast met de reorganisatie van de militaire luchtvaart van het land. Vanaf februari 1916 vond dit comité dat het voor de defensie van het land noodzakelijk was dat de Royal Air Force een krijgsmachtdeel werd dat niet meer onder de landmacht ressorteerde.

Deze resolutie werd voorgesteld in een officieel rapport dat generaal Smuts in augustus 1917 had voorbereid en dat als resultaat de oprichting had van de Royal Air Force op 1 april 1918 als onafhankelijke macht. Door hun samensmelten verenigden het Royal Flying Corps en de Royal Navy Air Service hun uitgebreide en onschatbare ervaring en hun glorierijke tradities.

In december 1919 legde Winston Churchill, toen staatssecretaris voor Oorlog en Lucht, het parlement voorstellen voor om de RAF definitief te organiseren.

De Royal Air Force was generaal Smuts erg erkentelijk, wat verklaart waarom de bevelen van commodore Frew nooit in vraag werden gesteld.

De zaken kregen vaste vorm, zij het dat een pietepeuterige officier van de financiële diensten van de RAF contante betaling eiste van de bedragen om de verzekeringskosten te dekken voor de opleiding van de Belgen. Maar de tussenkomst van de Chef van de Generale Staf van de Zuid-Afrikaanse Krijgsmacht, luitenant-generaal Sir Pierre Van Ryneveld, stelde voor om de financiële problemen later aan te pakken, wat de inlijving van de Belgen in Zuid-Afrika versnelde.

Een eerste groep jongeren verliet Elisabethstad voor de Unie op 28 juli 1941; het ritme van één vertrek per maand werd volgehouden tot maart 1943. Onder die Belgen kwamen velen uit alle hoeken van de wereld, maar het grootste contingent was samengesteld uit jongeren die in Belgisch Kongo verbleven.

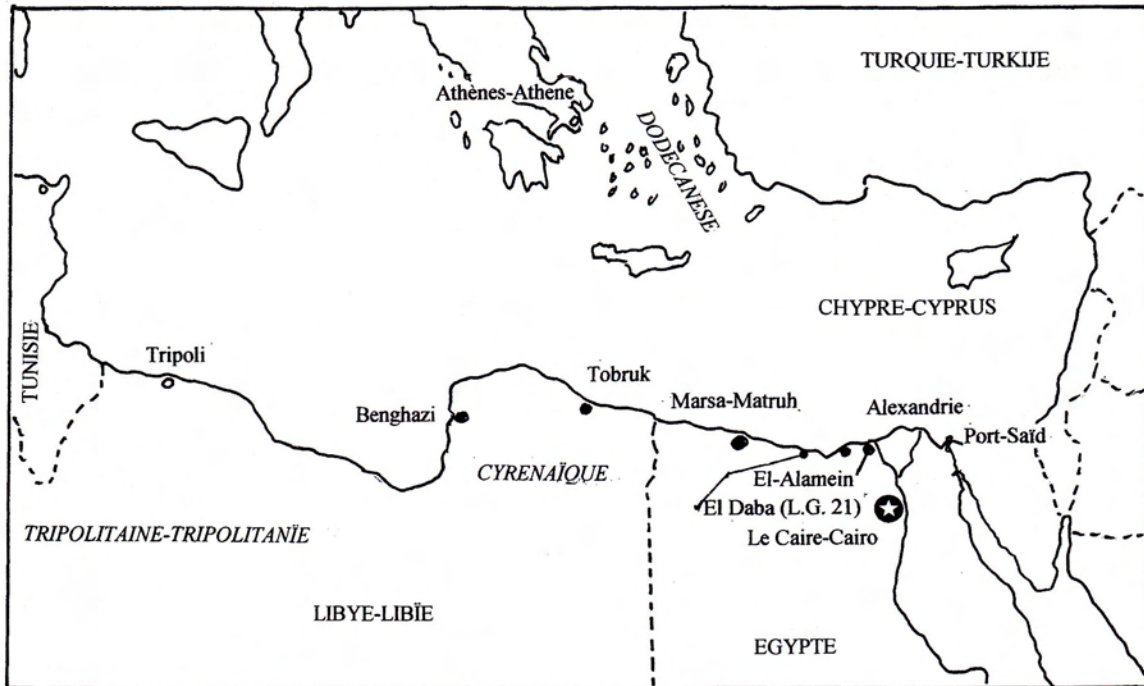
Het is interessant te noteren dat de eerste 47 gebrevetteerde Belgen bij de Royal South African Air Force vochten in het Midden Oosten. De meer dan 80 andere gebrevetteerde piloten, navigators, mitrailleurs en weerkundigen vervoegden de Royal Air Force op vraag van de Belgische regering in Londen.

Na een kort verblijf in Zuid-Afrika, waren kapitein Frans Burniaux en luitenant Gérard Greindl de eerste Belgen uit Zuid-Afrika die het front van het Midden Oosten vervoegden. Ze werden onmiddellijk aangehecht bij het N° 12 SAAF Squadron dat met de lichte bommenwerper Boston III was uitgerust. Hun aankomst viel samen met de laatste kritieke gevechtsfase die zich op Noord-Afrikaanse bodem afspeelde

A ce moment, les armées alliées étaient en complète retraite et consolidaient leurs positions derrière El Alamein, à peine à 100 km d'Alexandrie en Egypte.

Les deux pilotes, basés à Bir-el-Beheira, furent engagés en mai 1942 bombardant et harcelant les forces ennemies. L'escadrille tout entière dut faire retraite pour ne pas être capturée. En premier lieu à Marsa-Matruh, ensuite à El Daba (L.G. 21) et enfin à la L.G. 99, sur la route Le Caire-Alexandrie où ils trouvèrent la sécurité derrière le front d'El Alamein. Leurs principales missions étaient maintenant l'appui direct à la 8^{ème} Armée.

Op dat ogenblik hadden de geallieerde legers zich volledig teruggetrokken en verstevigden ze hun posities achter El Alamein, op nauwelijks 100 km van Alexandrië in Egypte. De twee vliegers waren gestationeerd in Bir-el-Beheira en werden in mei 1942 ingezet voor het bombarderen en bestoken van vijandelijke stellingen. Het ganse smaldeel diende te worden teruggetrokken om niet in vijandelijke handen te vallen. Eerst naar Marsa-Matruh, vervolgens in El Daba (L.G.21) en ten slotte naar de L.G. 99, op de weg van Kaïro naar Alexandrië waar ze achter het front van El Alamein terug veiligheid vonden. Hun voornaamste opdrachten waren nu de directe steun aan het 8^e Leger.



Pendant la préparation de l'offensive d' El Alamein par le général Montgomery, l'Ordre de bataille du Moyen-Orient connut une nouvelle organisation. Le commandement aérien méditerranéen fut confié à l'Air Chief Marshall Tedder. Cette réorganisation avait pour but de diviser la région méditerranéenne en deux secteurs.

Le premier, appelé le "Middle East Air Command" fut placé sous les ordres de l'Air Chief Marshall Sholto Douglas. L'objectif de ce commandement était d'interdire et de neutraliser, au départ des bases en Cyrénaïque, Egypte et Palestine, tous les mouvements ennemis autour des îles du Dodécanèse et d'apporter une couverture aérienne aux convois maritimes alliés qui quittaient les ports d'Alexandrie et de Port-Saïd. Plusieurs Belges furent engagés plus tard dans cette région.

Le second secteur comprenait la Tactical Air Force placée sous le commandement de l'Air Marshall Coningham dont le "Western Desert Air Force" faisait partie sous la dénomination de "Desert Air Force" et qui devint le fer de lance de la 8^{ème} Armée jusqu'à la victoire finale.

Terwijl generaal Montgomery het El Alamein-offensief voorbereidde, kende de Slagorde van het Midden Oosten een nieuwe organisatie. Het luchtcommando Middellandse Zee werd toevertrouwd aan Air Chief Marshall Tedder. Deze reorganisatie had tot doel de mediterrane regio in twee sectoren te verdelen.

De eerste, "Middle East Air Command" genaamd, kwam onder bevel van Air Chief Marshall Sholto Douglas. Het objectief van dit commando was het ontzeggen en neutraliseren van alle vijandelijke bewegingen rond de Dodécanèse-eilanden vanaf bases in Cyrenaïca, Egypte en Palestina; er diende ook luchtdekking te worden geleverd aan geallieerde maritieme konvooien die uit havens van Port-Saïd en Alexandrië voeren. Later werden nog verschillende Belgen in deze regio ingezet.

De tweede sector omvatte de Tactical Air Force onder bevel van Air Marshal Coningham waarvan de "Western Desert Air Force" deel uitmaakte onder de naam "Desert Air Force" en die tot de eindoverwinning de speerpunt van het 8^e Leger zou vormen.

Entre-temps, les Bostons du No 3 SAAF Wing dans lequel opéraient les escadrilles No 12, 21 et 24 étaient constamment en action, bombardant les aérodromes, les concentrations de troupe et les éléments de la 15^{ème} Division Panzer à un rythme tel qu'on les appela les "Navettes Boston" ou pour certains, la tournée du laitier des Boston.

La grande bataille du conflit nord-africain est prête à démarrer. Au crépuscule du 23 octobre 1942, tous les mouvements de troupe nécessaires avaient été mis en place, un triomphe de planification. Des dizaines de milliers d'hommes étaient à pied d'œuvre, des milliers de canons étaient pointés sur leurs cibles. La Desert Air Force dont les objectifs pour la nuit et le matin suivant étaient programmés, attendait le feu vert. Certaines unités étaient suffisamment proches du front pour entendre la canonnade qui ouvrit la bataille. A 22.00 heures, quatre divisions d'infanterie se ruèrent hors de leurs tranchées et foncèrent vers l'avant. Quatre Boston des No12 et 24 SAAF Squadron étaient en stand-by, prêt à décoller pour lancer des pots fumigènes. Les pilotes s'étaient exercés auparavant à voler de jour et de nuit de 30 à 50 pieds du sol. L'un des deux Boston du No 12 SAAF Squadron était piloté par Gérard Greindl qui devait lâcher les pots à 23.58 heures, guidé par des repères lumineux disposés au sol par l'armée.

Les quatre appareils furent assaillis par des tirs venant du sol mais l'utilisation de ces pots fumigènes, en appui de l'infanterie fut considéré comme un grand succès en permettant aux troupes de s'avancer vers les objectifs assignés. Le lieutenant Gérard Greindl reçut la Distinguished Flying Cross pour son action et fut nommé capitaine.

Rommel ordonna la retraite le 2 novembre 1942. L'avance des troupes était en cours. Le 15 décembre, les Alliés pénètrent dans "Marble Arch" et traversent la Tripolitaine pour conquérir la ville de Tripoli. C'était la chute de l'Empire italien que Mussolini avait proclamé avec faste en 1938.



Gérard GREINDL

Cet événement coïncida avec l'arrivée d'Afrique du Sud d'autres Belges qui furent affectés au No 3 Wing SAAF et plus précisément aux No 12 et 21 SAAF Squadron équipés respectivement de Boston et de Baltimore. L'objectif est maintenant la conquête de toute la Tripolitaine et de la Tunisie. Tous les Belges participent ensuite au débarquement en Sicile et en Italie et continueront le combat en Méditerranée jusqu'à la fin de la guerre.

Il faut souligner à ce point de l'exposé, la confiance que les autorités sud-africaines accordèrent à nos compatriotes. Elles n'ont pas hésités à confier le commandement du N° 12 SAAF Squadron au capitaine Frans Burniaux et de le nommer lieutenant-colonel, le seul étranger à qui fut donné un commandement dans la South African Air Force.

De Bostons van de N° 3 Wing van de SAAF waarin de smaldelen N° 12, 21 en 24 actief waren, bestookten onophoudelijk de troepenconcentraties en de elementen van de 15^e Panzerdivisie; het gebeurde zo frequent dat men ze de "Boston-pendel" noemde of nog "de ronde van de melkboer".

De grote slag in het Noord-Afrikaanse conflict stond op het punt te beginnen. In de vroege ochtend van 23 oktober waren alle nodige troepenbewegingen uitgevoerd, een meesterstukje van planning. Tienduizenden mannen stonden klaar, de kanonnen waren op hun doelen gericht. De Desert Air Force had haar doelen voor de nacht en de volgende morgen, het wachten was op het groene licht. Sommige eenheden lagen dicht genoeg bij het front om het kanonvuur te horen dat de slag inluide. Om 22 uur kwamen vier infanteriedivisies uit hun loopgraven en stormden voorwaarts. Vier Boston van de N° 12 en 24 SAAF Squadron stonden in stand-by, klaar om op te stijgen met rookgeneratoren. De piloten hadden vooraf geoefend om bij dag en 's nachts op 30 en 50 voet grond te vliegen. Een van de twee Bostons van het N° 12 SAAF Squadron werd bestuurd door Gérard Greindl: hij zou zijn rookgeneratoren om 23.58 uur moeten lossen en daarbij geleid worden door lichtbakens die het leger op de grond had uitgezet.

De vier toestellen werden verwelkomd op schoten vanop de grond maar het gebruik van de rookgeneratoren in steun aan de infanterie werd als een succes aanzien, daardoor konden troepen immers ongezien vorderen. Luitenant Gérard Greindl kreeg voor zijn actie het Distinguished Flying Cross en werd tot kapitein gepromoveerd.

Rommel gaf op 2 november 1942 het bevel om terug te trekken. De troepen vorderden gestaag. Op 15 december drongen de geallieerden door tot "Marble Arch" en doorkruisten Tripolitanië om de stad Tripoli te heroveren. Het betekende de val van het Italiaanse Imperium dat Mussolini in 1938 met veel praal had uitgeroepen.

Die gebeurtenis viel samen met de aankomst van andere Belgen uit Zuid-Afrika die werden toegewezen aan de N° 3 Wing van de SAAF, meer bepaald aan de N° 12 en 21 SAAF Squadrons die met Boston en Baltimore vlogen. Het doel is nu om gans Tripolitanië en Tunesië te veroveren. Alle Belgen nemen nadien deel aan de ontscheping in Sicilië en Italië, ze strijden verder in het mediterrane gebied tot het einde van de vijandelijkheden.

Op dit punt van het verhaal moet het vertrouwen worden onderstreept dat de Zuid-Afrikaanse autoriteiten in onze landgenoten hadden. Die gaven zonder aarzelen het bevel van het N° 12 SAAF Squadron aan kapitein Frans Burniaux en benoemden hem tot luitenant-kolonel; hij was daarmee de enige Belg met een commandofunctie in de South African Air Force.

Trois autres Belges furent nommés major leur donnant le privilège et la responsabilité de diriger des "Box" de six bombardiers légers vers leurs cibles. Ce sont Jan Ceuppens du No 12 SAAF Squadron et Gaston Dieu du No 21 SAAF Squadron dans le No 3 SAAF Wing. Chaque Squadron de la SAAF comprenait 18 bombardiers légers lesquels étaient répartis en "Box" de six avions. Ils volaient sur B26 Marauder au sein de la Desert Air Force.

Gérard Greindl fut aussi nommé major au Squadron No 31, volant sur B24 Liberator, au sein de la nouvelle unité, la "Balkan Air Force". Ces bombardiers lourds avaient des missions de long rayon d'action vers des objectifs stratégiques.



Frans BURNIAUX

En juin/juillet 1944, Gérard Greindl et son escadrille étaient basés à Foggia en Italie où ils effectuaient des raids de harcèlement sur les raffineries de pétrole de Fiume, Trieste et sur celles de Ploesti, au nord de Bucarest. Prenant aussi avantage des clairs de lune, il participa également à la pose de mines dans le Danube car tout le pétrole qui était destiné à la machine de guerre allemande était acheminé par cette voie maritime à l'aide de longs convois de barges tirés par remorqueur. Gérard Greindl devait perdre de l'altitude avec son Liberator jusqu'à atteindre la hauteur précise de 30 pieds au-dessus de la rivière, lâcher ses mines spéciales toutes les trois secondes et s'éloigner le plus rapidement possible.

Les vols les plus spectaculaires qu'il effectua furent effectués les nuits du 13 au 14 et du 15 au 16 août 1944 quand il ravitailla par parachutage les troupes de l'"Arma Krajowa" à Varsovie. L'AK était l'Armée de la Résistance polonaise, commandée par le général Bor Komorowski qui crut que le moment était arrivé pour se soulever.

Drie andere Belgen werden tot majoor benoemd wat hen het voorrecht en de verantwoordelijkheid gaf om "Boxes" van zes lichte bommenwerpers naar hun doelen te leiden. Het waren Jan Ceuppens van het N° 12 SAAF Squadron en Gaston Dieu van het N° 21 SAAF Squadron, beiden van de N° 3 SAAF Wing. Elk Squadron van de SAAF omvatte 18 lichte bommenwerpers die onderverdeeld waren in "Boxes" van zes vliegtuigen. Binnen de Desert Air Force vlogen ze op B-26 Marauder. Gérard Greindl werd ook tot majoor benoemd en wel in het N° 31 Squadron dat op B-24 Liberator vloog, binnen een nieuwe eenheid, de "Balkan Air Force". Deze zware bommenwerpers hadden opdrachten over lange afstand naar strategische objectieven.



Jan CEUPPENS

In juni-juli 1944 waren Gérard Greindl en zijn smaldeel gestationeerd in Foggia in Italië waar ze storingsaanvallen uitvoerden op de petroleumraffinaderijen van Fiume, Trieste en van Ploesti, ten noorden van Boekarest. Terwijl hij gebruik maakte van het maanlicht, nam hij ook deel aan het leggen van mijnen in de Donau; alle petroleum die bestemd was voor de Duitse oorlogsmachine werd langs deze maritieme weg aangevoerd en wel met lange konvoeien sloepen die door sleepers werden getrokken. Met zijn Liberator diende Gérard Greindl hoogte te verliezen totdat hij precies op 30 voet boven de rivier zat; hij diende dan alle drie seconden zijn speciale mijnen te droppen om tenslotte zo snel mogelijk weg te vliegen.

De meest spectaculaire vluchten die hij ooit uitvoerde hadden plaats in de nacht van 13 op 14 en van 15 op 16 augustus 1944 toen hij met droppings de troepen van de "Arma Krajowa" herbevoorradde in Warschau. Het AK was het Poolse weerstandsleger dat onder bevel stond van generaal Bor Komorowski en die vond dat het ogenblik was aangebroken om op te staan.

Après de féroces combats à divers endroits de la ville, les vaillants combattants polonais avaient conquis 70% de Varsovie mais les Russes qui étaient aux portes de la ville n'intervinrent pas. Ils arrêterent leur assaut et campèrent à 120 kilomètres de la ville. Les munitions et les vivres des insurgés vinrent à manquer et la résistance faiblit à la suite aussi des renforts amenés par les Allemands.

Entre le 8 août et le 22 septembre 1944, 181 missions furent exécutées en Italie. 92 furent couronnées de succès, 63 avortèrent et 31 avions furent perdus, 17 d'entre eux, durant les quatre nuits du 13 au 16 août alors que les Liberator sud-africains étaient impliqués. Leur sacrifice, l'un des plus anonymes de toute la guerre, ne peut être oublié.



Gaston DIEU

Na hevige gevechten op verschillende plaatsen in de stad hadden de dappere Poolse strijders 70% van Warschau heroverd, maar de Russen die aan de poorten van de stad stonden, kwamen niet tussenbeide. Ze stopten hun aanval en sloegen op 120 km van de stad hun kamp op. De munitie en de levensmiddelen van de opstandelingen raakten op en hun weerstand verminderde, ook als gevolg van de versterkingen die de Duitsers aanbrachten.

Tussen 8 augustus en 22 september 1944 werden er in Italië 181 opdrachten uitgevoerd. 92 werden met succes bekroond, 63 dienden te worden afgebroken en 31 vliegtuigen gingen verloren, waaronder 17 tijdens de vier nachten van 13 tot 16 augustus toen de Zuid-Afrikaanse Liberators erbij betrokken waren. Hun offer dat een van de meest naamloze van de oorlog was, mag niet worden vergeten.



J. ANNEZ de TABOADA

Il est difficile dans ce court exposé de décrire les actions et réalisations que les Belges réalisèrent au sein de la South African Air Force mais leur histoire n'est pas oubliée par certain.

En 1945, le général-major Theron de la South African Air Force adressa une lettre au Représentant belge à Prétoria dans laquelle il exprimait ses remerciements et l'assurait que:

"les Sud-africains furent très honorés d'accueillir parmi eux, leurs camarades belges qui bravant les dangers, ont par leurs ressources et leur courage, renforcé les liens mutuels de sang et d'amitié. Ils ont servi comme membres de la South African Air Force et nous sommes très honorés d'accueillir comme camarade ces hommes qui sans épargner leur peine ont contribué à la grandeur de la South African Air Force."

Fin

In dit korte exposé is het moeilijk om de acties en de verwezenlijkingen te beschrijven die de Belgen binnen de South African Air Force realiseerden maar hun verhaal wordt door velen niet vergeten

In 1945 schreef generaal-majoor Theron van de South African Air Force een brief aan de Belgische Vertegenwoordiger in Pretoria; hij drukte er zijn erkentelijkheid in uit en verzekerde dat:

"de Zuid-Afrikanen zeer vereerd waren om hun Belgische vrienden onder hen te kunnen verwelkomen; door de gevaren te trotseren en door hun inzet en moed hebben ze de wederzijdse vriendschaps- en bloedbanden versterkt. Ze hebben gediend als leden van de South African Air Force en we zijn zeer vereerd om hen als vrienden te kunnen verwelkomen, deze mannen die zonder moeite te sparen, hebben bijgedragen tot de grootsheid van de South African Air Force"

Einde.

(1) Lors d'un entretien entre Hitler et M. Henderson, ambassadeur de Grande-Bretagne, à Berlin le 3 mars 1938 et en vue de concourir à l'apaisement général, le gouvernement britannique envisageait d'élaborer un plan fondé sur le principe d'un nouveau régime d'administration coloniale dans une partie de l'Afrique s'étendant à un territoire à peu près égal au bassin du Congo, limité au nord par le 5^{ème} parallèle et au sud par le Zambèze. Ainsi, six mois avant l'invasion de la Pologne et de la déclaration de guerre franco-britannique, la Grande-Bretagne envisageait froidement de sauvegarder la paix en spoliant la Belgique et le Portugal

(2) Désiré Verbraeck appartenait à la 5^{ème} escadrille du III^e Groupement du 3^{ème} Régiment d'aéronautique équipée de Fairey Battle. Il décolla du terrain de secours de Aalter le 11 mai à 05h45 avec comme observateur-mitrailleur, Jacques Dôme, et pour mission, le bombardement du pont de Veldwezelt sur le canal Albert. Ils furent interceptés au sud de Gand par deux Do-215 qui ouvrirent le feu. Ils durent se poser dans un champ à Lebekke, Verbraeck avec 4 balles dans le dos et Jacques Dôme, grièvement blessé aux mains. Verbraeck fut tué en opération en Libye en 1941.

(3) L'Empire Training Scheme

En 1935, la Grande-Bretagne alors à la veille de procéder à un plan de désarmement, certains politiciens sont soucieux de l'expansion et dangereuse des forces aériennes allemandes et italiennes. C'est sous l'impulsion discrète de Winston Churchill que la Royal Air Force élabore dès 1936 un plan de recrutement appelé "Short-service commission scheme". Il s'agit pour un candidat élève pilote de se présenter à Londres, passer la visite médicale et être reçu avec accessit par une commission ad hoc. Ce plan est également étendu aux candidats en provenance des pays du Commonwealth britannique.

En 1939, mettant à profit l'expérience ainsi acquise, la RAF met sur pied un programme d'entraînement conjoint qui prendra nom de **Empire Air Training Scheme**. Ce programme est la conclusion rapide d'un accord intervenu dans un premier temps, entre la Grande-Bretagne et trois de ses dominions à savoir, le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. La Rhodésie du Sud adhère à ce plan grandiose en avril 1940 grâce à l'intervention et aux négociations que mène le Wing Commander C.W. Meredith auprès du Gouvernement impérial. Confrontée à une forte opposition politique nationaliste, l'Union de l'Afrique du Sud s'abstient d'en faire partie.

Les divergences de vues qui existent entre le général James Barry Hunnik Hertzog, Premier ministre et un ministre de son gouvernement, le général Jan Christian Smuts éclatent pendant les heures cruciales de septembre 1939 et contraignent le Premier ministre à démissionner. Le général Smuts lui succède.

Le général Jan Smuts, Premier ministre et ministre de la défense qui sera promu Field-Marshal par le roi Georges VI en novembre 1941, met tout le territoire de l'Union de l'Afrique du Sud à la disposition du gouvernement britannique pour la création de nouvelles écoles de l'air en vue d'entraîner en Union de l'Afrique du Sud le personnel de la RAF et ceux de la South African Air Force.

Pour appuyer ses décisions, le futur Field-Marshal invite une mission de la Royal Air Force à se rendre à Pretoria. Cette mission est dirigée par la même équipe technique et financière qui est à l'origine de la création, depuis peu au Canada, de l'Empire Air Training Scheme que dirige l'Air Chief Marshal sir Robert Brooke-Popham.

Le 1 juin 1940 un accord est signé à Pretoria pour la création d'un **Joint Air Training Scheme**. Ce document, résultat de nombreuses négociations, prend le nom de "Van-Brookham Agreement". Il provient de la contraction des noms des deux signataires: le lieutenant général sir Pierre van Ryneveld pour la South African Air Force et l'Air chief marshal sir Robert Brooke-Popham pour la RAF.

C'est dans ce cadre que l'on dénombre aujourd'hui 33.347 pilotes, observateurs, navigateurs, bombardiers, radios et mitrailleurs qui sont passés ou ont servi dans les rangs de la South African Air Force. De cet effectif total, 20.800 sont venus du Royaume-Uni, 12.221 de l'Union de l'Afrique du Sud et seulement 326 des Alliés.

Pour sa part, la Rhodesian Air Training Group qualifie 7.600 pilotes, 2.300 navigateurs, bombardiers et mitrailleurs dont la majorité provient de Grande-Bretagne, d'Australie ou de pays alliés tel que la Grèce dont les ressortissants se sont regroupés en Egypte pour former la Royal Hellenic Air Force et enfin, non des moindres, des Rhodésiens qui constitueront les escadrilles de la Royal Rhodesian Air Force.

(1) Tijdens een onderhoud tussen Hitler en M Henderson ambassadeur van Groot-Brittannië in Berlijn op 3 maart 1938, en met de bedoeling de algemene sfeer te verbeteren, had de Britse regering en plan voor ogen: het steunde op het principe van een nieuw principe voor een koloniale administratie in een deel van Afrika, dat zich zou uitstrekken over een oppervlakte ongeveer zo groot als het Kongolese bekken; ten noorden was het begrensd door de 5^e parallel en ten zuiden door de Zambèze. Zes maanden voor de invasie van Polen en de Frans-Britse oorlogsverklaring aan Duitsland, voorzorg Groot-Brittannië dus koudweg om de vrede te handhaven door België en Portugal af te zetten.

(2) Désiré Verbraeck hoorde tot het 5^e smaldeel van de III^e groep van het 3^e Luchtvaartregiment dat op Fairey Battle vloog. Hij steeg de 11 mei om 5.45 uur op van het noodvliegveld van Aalter met als schutter-observator Jacques Dôme en met als opdracht het bombarderen van de brug van Veldwezelt over het Albertkanaal. Ten zuiden van Gent werden ze onderschept door twee Do 215 die het vuur openden. Ze dienden te landen in een veld bij Lebbeke; Verbraeck had zes kogels in de rug en Jacques Dôme was zwaar gewond aan de handen? Verbraeck zou tijdens een opdracht in Libië in 1941 worden gedood.

(3) Het Empire Training Scheme

In 1935 stond Groot-Brittannië op het punt om een ontwapeningsplan aan te vatten; sommige politici waren echter bezorgd om de snelle en gevaarlijke uitbreiding van de Duitse en Italiaanse luchtmachten. Onder de discrete impuls van Winston Churchill werkt de Royal Air Force vanaf 1936 een rekruteringsplan uit dat "Short-service commission scheme" wordt genoemd. Voor een kandidaat leerling-piloot gaat het er om zich in Londen aan te bieden, het medisch onderzoek te ondergaan en met eervolle vermelding door een ad hoc commissie te worden ontvangen. Het plan wordt uitgebreid tot kandidaten afkomstig uit de landen van het Britse Commonwealth.

In 1939 worden de conclusies uit dit plan getrokken en stelt de RAF een gezamenlijk trainingsprogramma op punt dat de naam **Empire Air Training Scheme** zal krijgen. Het programma vormt de snelle conclusie van een vroeger afgesloten akkoord tussen Groot-Brittannië en drie van zijn dominions: Canada, Australië en Nieuw-Zeeland. Zuid-Rhodesië doet in april 1940 mee aan dit grandioze plan dankzij de tussenkomst en de onderhandelingen die Wing commander C.W. Meredith voert met de Regering. De Unie van Zuid-Afrika kent echter een sterke politieke, nationalistische oppositie en ziet van deelname af.

De verschillende standpunten die er bestaan tussen generaal James Barry Hunnik Hertzog, de Eerste minister, en een minister uit zijn regering, generaal Jan Christian Smuts, spatten open en dwingen de Eerste minister tot ontslag. Generaal Smuts volgt hem op.

Generaal Jan Smuts, Eerste minister en minister van Defensie die door koning George VI in november 1941 tot Field Marshall zal worden bevorderd, stelt het ganse Zuid-Afrikaanse territorium ter beschikking van de Engelse regering; die kan er nieuwe vliegscholen oprichten teneinde in Zuid-Afrika het personeel van de RAF op te leiden en dat van de South African Air Force.

Om zijn beslissingen kracht bij te zetten, nodigt de toekomstige Field Marshall een missie van de Royal Air Force uit naar Pretoria. Deze missie wordt geleid door dezelfde technische en financiële ploeg die aan de oorsprong ligt van de oprichting van het Empire Air Training Scheme. Het bestaat sinds kort in Canada en wordt aangevoerd door Air Chief Marshal sir Robert Brooke-Popham.

Op 1 juni 1940 wordt in Pretoria een akkoord ondertekend voor de oprichting van een **Joint Air Training Scheme**. Dit document is het resultaat van verschillende onderhandelingen en krijgt de naam "Van-Brookham Agreement". Een samentrekking van de namen van de twee ondertekenaars: luitenant-generaal sir Pierre van Ryneveld voor de South African Air Force en Air Chief Marshal sir Robert Brooke-Popham voor de RAF. Vandaag vinden we in dit kader 33.347 piloten, waarnemers, navigatoren, bommenrichters, radio-operatoren en boordschutters die in de rangen van de South African Air Force hebben gediend of langsgesproken zijn. Van dit totaal kwamen er 20.800 uit het Verenigd Koninkrijk, 12.221 uit Zuid-Afrika en slechts 326 van de geallieerden.

De Rhodesian Air Training Group kwalificeert op haar beurt 7.600 piloten, 2.300 navigatoren, bommenrichters en boordschutters van wie de meerderheid uit Groot-Brittannië komt, uit Australië of uit geallieerde landen zoals Griekenland: zijn inwoners hebben zich in Egypte gehergroepeerd om er de Royal Hellenic Air Force op te richten. Ten slotte komen er ook niet weinig Rhodésiërs die de smaldelen van de Royal Rhodesian Air Force zullen gaan vormen.

La Royal Air Force en est la principale bénéficiaire puisque mi-1944 sur un total de 487 Squadrons, 100 appartiennent au Commonwealth. En d'autres mots, sur 340.000 équipages, 134.000 viendront de son empire sans oublier les équipages des forces aériennes alliées qui combattent dans leur rang. La South African Air Force pour sa part apporte 31 Squadrons à l'effort de guerre de la Royal Air Force. 28 de ces unités vont servir en Méditerranée. Deux unités serviront en Union de l'Afrique du Sud pour patrouiller l'Océan indien tandis qu'une unité servira en Afrique occidentale.

De Royal Air Force wordt de voornaamste begunstigde aangezien midden 1944, op een totaal van 487 Squadrons, er 100 toehoren aan het Commonwealth. Met andere woorden, op 340.000 bemanningen komen er 134.000 uit haar Imperium zonder daarbij de bemanningen van de geallieerde luchtmachten te vergeten die in hun rangen meevochten.

De South African Air Force zelf brengt 31 Squadrons aan voor de oorlogsinspanning van de Royal Air Force. 28 van deze eenheden gaan strijden in het Middellandse Zeegebied, terwijl twee eenheden in Zuid-Afrika blijven om boven de Indische Oceaan te patrouilleren; een andere zal in West-Afrika dienen.

Nederlands vertaling: Wilfried TERSAGO

Belges⁽¹⁾, membres des Vieilles Tiges, Anciens de la South African Air Force Belgen⁽¹⁾, leden van de Veilles Tiges, Anciens van de South African Air Force

Serge CASTERMANS, Daniel COLIN, Robert HISCH, Fernand JAMOULLE, John MICHAUX et Roger MINNE

(1) Situation/Toestand au/op 31.12.2001

Squadrons of the South African Air Force in which the Belgian served

No. 12 Squadron: Boston III & B-26 Marauder – No. 15 Squadron: Blenheim Mk V & Baltimore
No. 21 Squadron: Baltimore & B-26 Marauder – No. 23 Squadron: Avro Anson & Lockheed B-34
No. 24 Squadron: Boston III & B-26 Marauder – No. 26 Squadron: Wellington Mk XII & Spitfire V
No. 28 Squadron: Dakota – No. 31 Squadron: B-24J Liberator – No. 41 Squadron: Hurricane & Spitfire V
No. 44 Squadron: Dakota – No. 60 Squadron: Mosquito Mk IX

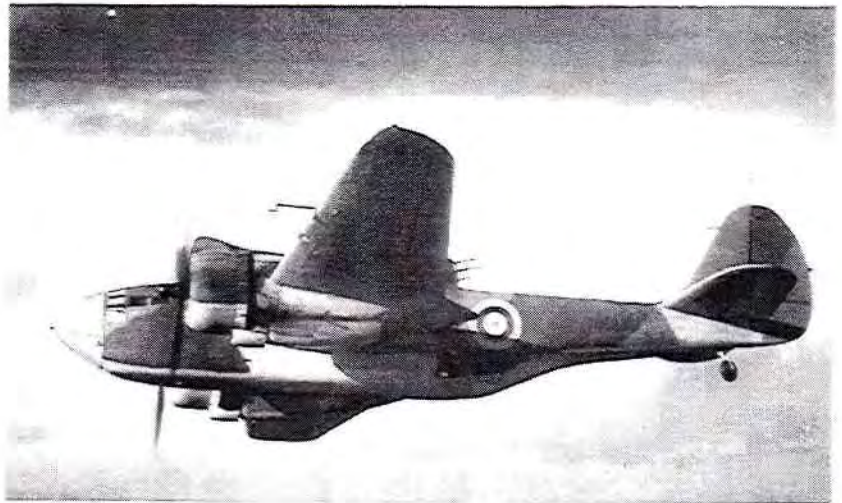
Le Martin Baltimore

L'origine de la famille de bombardiers légers Martin Maryland et Baltimore remonte à 1937, lorsque l'USAAC annonça son intention de faire réaliser une nouvelle machine de ce type. La force aérienne de l'US Army n'utilisa jamais les deux projets de la Glenn L. Martin Company et la totalité de l'importante production (225 Maryland et 1575 Baltimore) alla à la Royal Air Force qui en fit un usage excellent, spécialement en Méditerranée jusqu'à la fin de la guerre en Europe. En outre, vers la fin de l'été 1944, une trentaine de Baltimore Mk.I et Mk. V servirent à rééquiper un Groupe de bombardement de l'aviation cobelligérante italienne, incorporée dans la Balkan Air Force.

L'intense emploi opérationnel des derniers mois du conflit permit aux Baltimore d'effectuer des missions sur la Yougoslavie et sur les Balkans. Ces avions furent les derniers bombardiers à opérer dans l'aviation militaire italienne de la Seconde Guerre mondiale.

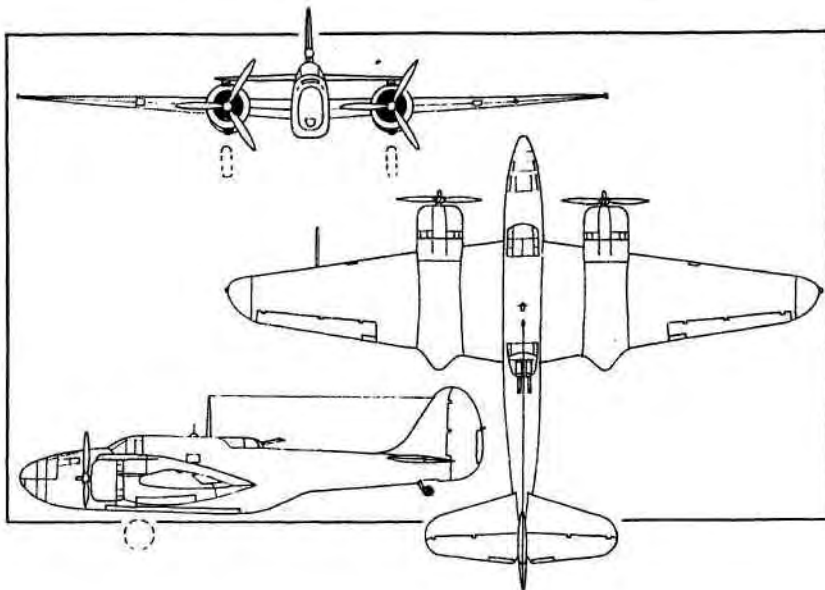
En 1940, les autorités britanniques demandèrent expressément la création du modèle de base Maryland (connu au sein de la firme sous la dénomination de Modèle 167). Par rapport à l'avion précédent, la Royal Air Force désirait une machine dotée de moteurs plus puissants, de performances dans l'ensemble meilleures et d'un fuselage plus grand et plus profond.

Le premier exemplaire vola le 14 juin 1941 et arriva en Angleterre au mois d'octobre. Vinrent ensuite les 150



Baltimore des séries initiales Mk.I et Mk.II. Celles-ci ne se différenciaient entre elles que par le nombre de mitrailleuses (respectivement une et deux) installées dans l'emplacement dorsal. Les trois versions restantes Mk.III, Mk.IV et Mk.V – dont la production porta le total global à 1575 exemplaires – s'équipèrent d'une tourelle automatique sur le dos, de type Boulton Paul de construction britannique sur les avions de la série Mk. III, de type Martin sur les appareils des autres séries.

Les Baltimore commencèrent à opérer au printemps 1942 et épaulèrent les autres bombardiers légers de la Royal Air Force en Méditerranée. Les pilotes mirent du temps et eurent des difficultés à s'adapter à la nouvelle

**Baltimore Mk. I**

Engines: Two Wright R-2600-A5B
Cyclone de 1 660 CV chacun
Vitesse Max: 260 kt
Equipage: 4

Baltimore Mk. III

Engines: Two Wright R-2600-19 Cyclone
de 1 660 CV chacun
Vitesse Max: 265 kt
Equipage: 4

Baltimore Mk. V

Engines: Two Wright R-2600-29 Cyclone
de 1 700 CV chacun
Vitesse Max: 280 kt
Equipage: 4

machine. L'avion avait des dimensions assez petites et développait une puissance beaucoup plus grande que les modèles en service à l'époque. Cette particularité permettait, d'une part, d'obtenir des performances excellentes mais rendait, d'autre part, le pilotage très difficile, spécialement au décollage. Si le pilote ne parvenait pas à doser de manière correcte et à synchroniser parfaitement la puissance des moteurs, il pouvait s'attendre, au minimum, à voir son avion piquer du nez. Le 7 août 1944, un accident de ce genre fit perdre la vie au major Carlo Emmanuele Buscaglia, célèbre pilote italien d'avions torpilleurs qui, après

avoir passé une période de captivité aux Etats-Unis, avait réussi à rentrer en Italie afin de combattre dans l'aviation de l'Italie du Sud

Les Baltimore se distinguèrent surtout dans le Desert Air Force, au cours de l'offensive en Afrique du Nord et des invasions alliées suivantes en Sicile et à Anzio. Pendant la campagne d'Italie, en particulier, ces machines robustes et efficaces eurent une activité continue et incessante afin de faciliter le chemin aux armées qui avançaient vers Rome

Documentation: Roger MINNE

Dernier avertissement !

Si votre cotisation n'est pas payée au 30 avril, ce bulletin est le dernier qui vous est adressé.

Laatste verwittiging !

Indien uw lidgeld niet betaald is voor 30 april, is dit het laatste tijdschrift die u gestuurd wordt

NEW YORK

11 SEPTEMBRE 2001

*

Pourquoi des hélicoptères de sauvetage ne sont-ils pas intervenus au sommet du World Trade center?

*

Dès les premières heures de la tragédie des tours jumelles du World Trade Center, beaucoup d'entre nous se sont étonnés de ne pas voir des hélicoptères tenter rapidement le sauvetage de personnes piégées dans les étages supérieurs et poussées par les fumées et la chaleur des incendies vers le haut des bâtiments. De telles opérations – toujours à haut risque – ont été faites avec succès dans le passé lors d'incendie dans des bâtiments élevés. Nous avons souvenir de plusieurs sauvetages réussis, notamment en Asie ainsi qu'aux Etats-Unis, en 1981, sur une aile de 30 étages du Hilton Hotel de Las Vegas

Même la presse aéronautique n'a pas rapporté de réponse à nos questions. Nous recevons deux périodiques édités par des associations américaines vouées exclusivement à la giravation: on n'y a ni expliqué ni même mentionné cette surprenante absence d'hélicoptères de sauvetage dès les premiers moments du drame, avant l'effondrement des tours. C'est dans un périodique édité en Grande-Bretagne que nous avons enfin trouvé une explication des faits. Et ils sont choquants ! Dans la page éditoriale de l'édition de janvier-février 2002 du magazine "Helicopter International", le Directeur de la publication, M. Efan ap Rees, révèle l'existence d'une impensable et hallucinante querelle entre des services officiels new-yorkais qui rendit impossible toute tentative de mise en œuvre d'hélicoptères vers les toits du World Trade center. Le sérieux bien connu et le rayonnement international de ce périodique spécialisé permettent de croire que l'information est fiable. Avec son accord écrit, dont nous le remercions vivement, nous traduisons ci-après le texte intégral écrit par M. Efan ap Rees qui fut pilote d'hélicoptère dans la Royal Navy.

Alphonse Dumoulin, administrateur

La rumeur qui circule à propos d'une querelle entre le New York Fire Department (NYFD) et le Police Department (NYPD), une querelle qui aurait empêché ce dernier service de sauver au-moins quelques-unes des personnes piégées aux étages supérieurs de la Tour Nord du World Trade Center le 11 septembre 2001, débouche sur une bien sombre affaire.

En 1993, lorsque des terroristes firent exploser une bombe dans le parking en sous-sol, un hélicoptère Bell 412 du NYPD avait procédé au sauvetage de 28 personnes qui s'étaient rassemblées sur le toit de la Tour Nord pour échapper à la fumée qui montait par les cages d'escaliers. Le Fire Department, qui n'est pas autorisé à avoir ses propres hélicoptères, s'en trouva blessé, c'est le moins qu'on puisse dire. A la suite de quoi des pressions furent exercées sur le propriétaire du bâtiment, la New York Port Authority, pour que soient fermées les portes donnant accès au toit.

NEW YORK

11 SEPTEMBER 2001

*

Waarom zijn reddingshelikopters niet tussengekomen op de top van de World Trade Center ?

*

Vanaf de eerste uren van de tragedie van de tweelingtorens van de World Trade Center waren velen onder ons verbaasd geen helikopters te zien die probeerden mensen te redden, die gevangen zaten in de hoogste verdiepingen, geduwd door de rook en de warmte naar de top van de gebouwen. Dergelijke operaties, altijd met een hoog risico, werden reeds vroeger tijdens branden in hoge gebouwen met succes uitgevoerd. Wij denken aan verschillende gelukke reddingen, zoals in Azië en ook in de Verenigde Staten in 1981 op een vleugel met 30 verdiepingen van het Hilton Hotel in Las Vegas.

Zelfs de luchtvaartpers bracht geen antwoord op onze vragen. Wij ontvangen twee tijdschriften, door Amerikaanse verenigingen uitgegeven, die uitsluitend aan rotorvliegtuigen gewijd zijn: geen uitleg noch vermelding van deze uitzonderlijke afwezigheid van helikopter sedert het begin van dit drama, vóór het instorten van de torens.

In een tijdschrift, uitgegeven in Groot-Brittannië, hebben wij eindelijk een uitleg van de feiten gekregen. En deze zijn schokkend ! In het editoriaal van het Januari-Februari 2002 nummer van het tijdschrift *Helikopter International* onthult de Directeur M. Efan ap Rees het bestaan van een ongelooflijke en verbijsterende twist tussen twee officiële New-Yorkse diensten die elke poging om helikopters in te zetten naar de daken van het World Trade Center onmogelijk maakte.

De gekende ernst en de internationale uitstraling van dit gespecialiseerd tijdschrift laten ons toe te geloven dat deze inlichtingen betrouwbaar zijn.

Met zijn schriftelijke toelating, waarvoor wij hem hartelijk bedanken, vertalen wij de integrale tekst door M. Efan ap Rees; gewezen helikopterpiloot bij Royal Navy, geschreven.

Alphonse Dumoulin, beheerder

Door het gerucht dat de ronde doet betreffende de ruzie tussen het New York Fire Department (NYFD) en het New York Police Department (NYPD) zou deze laatste dienst verhinderd zijn geweest tenminste enkele personen te redden die op de Noorden Toren van de World Trade Center op 11 september 2001 vastzaten, vindt zijn oorsprong in een zeer duistere aangelegenheid.

Toen in 1993, terroristen een bom in de ondergrondse parking tot ontploffing brachten heeft een helikopter Bell 412 van het NYPD 28 personen gered die op het dak van de Noordertoren bijeengekomen waren om aan de rook, die langs het trappenhuis omhoog steeg, te ontsnappen. Het minste dat men kan zeggen is dat het Fire Department, dat geen toelating heeft om zijn eigen helikopters te hebben, zich zeer gekwetst voelde. Dientengevolge werd er druk uitgeoefend op de eigenaar van het gebouw, de New York Port Authority, om de deuren die naar het dak leiden, te sluiten.

De plus, il fut prescrit que dorénavant les hélicoptères de la police devraient attendre l'autorisation du Fire Department avant de lancer une tentative de sauvetage. Le 11 septembre, les portes restèrent fermées et les équipages d'hélicoptères de la police ne purent rien faire d'autre qu'orbiter les lieux en observant, impuissants, le désastre se développer.

Il est probable que la rapide évolution de la tragédie des tours jumelles aurait réduit l'efficacité d'une intervention des hélicoptères, mais cela n'est pas l'essentiel. La réalité c'est que quelques vies auraient certainement pu être sauvées, si peu nombreuses eussent-elles été; et qu'un plan adéquat aurait dû être en place pour être sûr que tous les bâtiments élevés de New York permettent l'atterrissage au sommet pour des besoins de sauvetage et de lutte contre le feu.

A tout le moins le nouveau maire de New York doit bien aux nombreux pompiers disparus dans ce drame de veiller à la mise en place rapide d'hélicoptères spécialement équipés et de plans d'opérations efficaces afin de ne jamais plus voir la répétition d'un aussi pitoyable événement dans une ville d'une telle importance.

Elfan ap Rees

Email: editorial@aviapress.fsnet.co.uk

Helicopter International, Volume 25 Number 4
January-February 2002

Traduit de l'anglais par Alphonse Dumoulin.

Bovendien werd bepaald dat, van nu af aan, toelating van de Fire Department moest gegeven worden eerde politieheliokopters een poging tot redden mocht starten. Op 11 september bleven de deuren gesloten en de helikopterbemanningen van de politie konden niet anders dan de plaats overvliegen en als machteloze de ramp zien uitbreiden.

Waarschijnlijk zou het snelle verloop van de tragedie van de twee torens de doeltreffendheid van een helikoptertussenkomst zeer beperkt geweest zijn, maar dit is niet de kern van de zaak. De werkelijkheid is dat enkele levens, hoe weinig ook, hadden kunnen gered zijn; dat een passend plan ter plaatse had moeten opgesteld zijn om met zekerheid op alle hoge gebouwen van New York te kunnen landen om reddingsbehoeften en brandbestrijding mogelijk te maken.

De nieuwe burgemeester van New York zal tenminste, ten opzichte van de omgekomen pompiers, als plicht hebben er op te letten om zo snel mogelijk speciaal uitgeruste helikopters ter plaatse te krijgen en doeltreffende operatieplannen te hebben teneinde nooit meer een herhaling van zo een verschrikkelijke gebeurtenis in een grote belangrijke stad, te moeten meemaken.

Nederlands vertaling: Jean Kamers

Leçon de management

Deux entreprises, dont une belge, décident de faire une course d'aviron

Deux entreprises, dont une belge, décident de faire une course d'aviron dans le but de montrer leur savoir-faire dans le domaine de la "galvanisation" des troupes. Les deux équipes s'entraînent dur. Lors de la première épreuve, les étrangers gagnent avec plus d'un kilomètre d'avance.

Les Belges sont très affectés. Le management belge se réunit pour chercher la cause de l'échec. Une équipe d'audits constitués de seniors managers est désignée. Après enquête, ils constatent que l'équipe belge, qui est constituée de dix personnes, n'a qu'un rameur, alors que l'équipe étrangère comporte un barreur et neuf rameurs. La direction belge décide de faire appel au service de consultants internes. Leur avis, entouré de précautions oratoires, semble préconiser l'augmentation du nombre de rameurs. Après réflexion, la direction décide de procéder à une réorganisation. Elle décide de mettre en place un manuel qualité, des procédures d'application, des documents de suivi ...

Une nouvelle stratégie est mise en place, basée sur une forte synergie.

Elle doit améliorer le rendement et la productivité grâce à des modifications structurelles. On parle même de zéro défaut dans tous les repas brainstorming.

La nouvelle équipe constituée comprend maintenant:

- 1 directeur d'aviron
- 1 directeur adjoint d'aviron
- 1 manager d'aviron
- 1 superviseur d'aviron
- 1 consultant de gestion d'aviron
- 1 contrôleur de gestion d'aviron
- 1 chargé de communication d'aviron
- 1 coordinateur d'aviron
- 1 barreur
- 1 rameur

La course a lieu et les belges ont deux kilomètres de retard! Humiliée, la direction prend des décisions rapides et courageuses:

- elle licencie le rameur n'ayant pas atteint ses objectifs
- elle vend le bateau et annule tout investissement.

Avec l'argent économisé, elle récompense les managers et superviseurs en leur donnant une prime, augmente les salaires des directeurs et s'octroie une indemnité exceptionnelle de fin de mission.

Si après cela vous n'avez plus envie de ramer ...

© Internet & La Libre belge

Les hélicoptères de la FATAC

(Force Aérienne
Tactique Congolaise)

Par Jean-Pierre SONCK

*

Demande d'aide congolaise

En avril 1963, le gouvernement congolais, alors dirigé par Cyrille Adoula, adressa auprès du gouvernement belge une demande d'assistance technique militaire. Le général major J.D. Mobutu, commandant en chef de l'Armée nationale congolaise (ANC), y était particulièrement favorable, car il bénéficiait depuis l'indépendance de l'aide efficace et discrète de quelques officiers belges qui avaient servi à la Force Publique et qui l'aidaient à maintenir son armée opérationnelle. Ils aidaient sous la direction du colonel Marlière qui oeuvrait au QG/ANC. L'armée que le général Mobutu commandait était composée d'anciens mutins et son cadre d'officiers et des sous-officiers congolais manquait d'expérience. Un appel aux volontaires fut lancé dans les unités de la Force Terrestre en Belgique et dans les Forces belges en Allemagne (FBA) et plusieurs officiers rejoignirent les rangs de l'Assistance Technique Militaire Belge (ATMB) au Congo, dont les effectifs atteignirent 62 membres en avril 1964.

En novembre 1963, le gouvernement belge mit à la disposition du gouvernement congolais le lieutenant colonel aviateur Eric Bouzin, qui conseilla le QG/ANC en matière d'aviation et six mois plus tard, le 23 mai 1964, le gouvernement congolais demanda que l'assistance technique belge soit étendue à l'aviation congolaise, car depuis quelques mois, les Etats-Unis avaient mis en place un programme d'aide militaire baptisé COMISH et promettaient la livraison rapide de matériel, dont des Douglas C-47 et des hélicoptères Vertol-Piasecki H-21, appareils que la Force Aérienne congolaise (FAC) était incapable de mettre en œuvre sans une aide extérieure.

Assistance technique à l'aviation congolaise

Un mouvement de rébellion organisé par l'opposition congolaise mit le Kwilu à feu et à sang et le commandant Demol (ATMB*) aida les officiers ANC à rétablir l'ordre dans cette région. La révolte communiste s'étendit à l'est de la province du Kwilu et les troupes en garnison furent incapables de ramener le calme.

* Assistance Technique Militaire belge

De helikopters van de FATAC

(De Kongolese
Tactische Luchtmacht)

Door Jean-Pierre Sonck

*

De Kongolese vraag om hulp

In april 1963 vroeg de Kongolese regering, geleid door Cyrille Adoula, bij de Belgische regering om militair-technische bijstand. Generaal-majoor J.D. Mobutu, hoofdbevelhebber van het Nationale Kongolese Leger (ANC⁽²⁾), stond er bijzonder gunstig tegenover, daar hij sinds de onafhankelijkheid de efficiënte en discrete hulp genoot van Belgische officieren, die in dienst waren geweest van de Force Publique⁽³⁾ en die hem behulpzaam waren om zijn leger operationeel te houden. Hun assistentie gebeurde onder leiding van kolonel Marlière, die werkzaam was aan het hoofdkwartier van het Nationale Kongolese Leger (QG./ANC)⁽⁴⁾. Het leger waarover generaal Mobutu het bevel voerde bestond uit voormalige opstandelingen en zowel zijn kaderofficieren als zijn onderofficieren. Er werd een oproep om vrijwilligers gelanceerd aan de eenheden van de Landmacht in België en aan de Belgische strijdkrachten in Duitsland (FBA)⁽⁵⁾. Meerdere officieren vervoegden de rangen van de Belgische militair-technische bijstand (ATMB)⁽⁶⁾ in Kongo, waarvan de effectieven 22 leden bedroegen in april 1964.

In november 1963 stelde de Belgische regering luitenant-kolonel Eric Bouzin ter beschikking van de Kongolese regering. Hij zou het hoofdkwartier van het Nationale Kongolese Leger adviseren inzake vliegaangelegenheden. Zes maanden later, op 23 mei 1964, verzocht de Kongolese regering om uitbreiding van de militair-technische bijstand tot het Kongolese vliegwezen, daar de Verenigde Staten een militair hulpprogramma hadden opgezet, COMISH⁽¹⁴⁾ genaamd en de snelle levering van materieel beloofden, waaronder de Douglas C-47 en de helikopters Vertol-Piaseck H-21, toestellen die de Kongolese Luchtmacht (FAC)⁽⁷⁾ onmachtig was om in te zetten, zonder externe hulp. Er misten ervaring.

Technische bijstand voor de Kongolese luchtaart

Een opstandige beweging georganiseerd door de oppositie, zette Kwilu te vuur en te zwaard en commandant Demol (ATMB) stond de officieren van het ANC bij om de orde in deze regio te herstellen. De communistische opstand breidde zich uit naar het oosten van de provincie Kwilu en de manschappen van het garnizoen bleken onbekwaam om de rust te herstellen.

La situation imposait des mesures d'urgence et des discussions s'engagèrent avec la Belgique au sujet d'équipages pour les appareils promis par les Américains.

Le 8 avril 1964, un télégramme de l'ambassade U.S. à Léopoldville, adressé au Département d'Etat, mentionna l'état d'avancement des discussions et deux semaines plus tard, le 22 avril 1964, un message fut adressé au COMISH par le département de la Défense pour annoncer que quatre hélicoptères H-21 étaient disponibles Wheelus Air Force base (Tripoli-Lybie) et pouvaient être livrés à la FAC dès le 1^{er} juin.

Les tractations se poursuivirent entre les trois gouvernements concernés et finalement Bruxelles donna son accord pour étendre à la Force Aérienne Congolaise, l'assistance technique militaire régie par la convention belgo-congolaise d'août 1963. Il s'agissait de mettre à la disposition du ministère de la Défense nationale congolais le personnel navigant pour piloter ces hélicoptères et ces avions de transport et le personnel technique pour les entretenir, ainsi que des spécialistes du contrôle aérien et des transmissions, du personnel d'administration et des membres du service de santé.

Il était temps car la localité d'Uvira tomba aux mains des rebelles Simba le 15 mai et la population européenne y fut retenue en otage. L'ONU, dont le personnel était en cours d'évacuation, abandonnait le pays à son sort et laissait la responsabilité du maintien de l'ordre (dont la sécurité des Belges vivant au Congo) à l'ANC. Cette armée indisciplinée était bine incapable de résister aux attaques des Simba fanatisés, partisans du Comité National de Libération, d'obédience communiste.

La base aéroterrestre de Kamina, créée en 1949 dans le nord du Katanga, qui avait été abandonnée par la Belgique à la Force des Nations Unies durant le mois de septembre 1960, fut remise à l'ANC le 12 septembre 1963, tout comme la base de Kitona et une petite garnison de soldats congolais y fut cantonnée. Cela n'améliora nullement l'état des installations aériennes de Kamina base, laissées quasiment à l'abandon depuis le départ des techniciens de l'ONUC.

Création de la FATAAC

Avant l'installation à BAKA du détachement Force Aérienne chargé de former la FATAAC, la première mission du lieutenant colonel, breveté d'état major De Cock, fut de constater les réparations nécessaires à la remise en état de Lumwé, partie aérienne de la base de Kamina.



Kamina-Base – Aérogare et tour de contrôle / Luchthaven en controletoren

De toestand vereiste dringende maatregelen. De besprekingen met België kwamen op gang met betrekking tot de bemanningen voor de toestellen, beloofd door de Amerikanen. Op 8 april 1964 vermeldde een telegram, afkomstig van de ambassade van de Verenigde Staten te Leopoldstad en gericht aan het Staatsdepartement, de vooruitgang in de besprekingen. Twee weken later, op 22 april 1964, werd door het Departement van Landsverdediging een bericht verstuurd aan COMISH, om aan te kondigen dat vier helikopters H-21 beschikbaar waren te Wheelus Air Force Base (Tripoli – Libië). Zij konden geleverd worden aan de FAC vanaf 1 juni. De geheime besprekingen tussen de drie betrokken regeringen werden verder gezet en uiteindelijk gaf Brussel zijn akkoord om de Kongolese Luchtmacht te voorzien van militair-technische bijstand, geregeld volgens de Belgisch-Kongolese conventie van augustus 1963. Het betrof het ter beschikking stellen aan het Kongolese Ministerie van Landsverdediging van vliegend personeel om de helikopters te besturen; technisch personeel om deze te onderhouden; deskundigen in luchtvaartcontrole, verbinding- en administratief personeel en leden van de gezondheidsdienst.

Het was tijd, want de lokaliteit Uvira viel in handen van de Simba-rebellen op 15 mei en de Europese bevolking werd er in gijzeling gehouden. De VN⁽⁸⁾, waarvan de evacuatie van het personeel was ingezet, liet het land aan zijn lot over en de handhaving van de orde aan het ANC (waaronder de veiligheid van de Belgen in Kongo). Dit ongedisciplineerde leger bleek bij herhaling niet in staat de fanatieke aanvallen van de Simba's, aanhangers van het communistische bewind Le Comité National de Libération (CNL)⁽⁹⁾, te weerstaan.

De vlieg- en landmachtbasissen te Kamina, opgericht in 1949 in het noorden van Katanga en door België opgegeven in de loop van de maand september 1960 ten voordele van de strijdkrachten van de VN, werd terug overgedragen aan het ANC op 12 september 1963, evenals de basis te Kitona, waar een klein garnizoen Kongolese soldaten gelegerd was. Dit bracht evenwel geen verbetering aan de luchtinstallaties van de basis te Kamina, die quasi volledig opgegeven waren sinds het vertrek van de technici van de ONUC⁽¹⁰⁾.

Oprichting van de FATAAC

De opdracht van luitenant-kolonel staf-brevethouder De Cock bestond er in, vóór de installatie van het detachement van de Luchtmacht te Baka belast met de vorming van de FATAAC, de noodzakelijke reparaties vast te stellen voor de herstelling van het vliegedeelte van de basis Kamina te Lumwé.

Ils se nourrissent de rations "K" et dormirent dans des sacs de couchage. Dès le lendemain, cette équipe commença l'inspection des installations aériennes de Lumwé et de la centrale électrique de la Kilubi. Cette inspection fit l'objet d'un rapport qui fut envoyé à Bruxelles. Peu après, un quadrimoteur de la 21^e escadrille du 15 Wing apporta des lits de camp, des sacs de couchage, des armes et du matériel divers afin de préparer l'arrivée d'un premier groupe d'aviateurs de la Force Aérienne belge. Il comprenait une soixantaine d'officiers, de sous-officiers et de caporaux et fut transporté à BAKA par le Douglas DC-6 KY-1 OTCDA piloté par le major Migliavacca, commandant de bord.

L'appareil partit le dimanche 6 juin de Melsbroek et arriva à destination le lendemain vers 16 heures, après une escale à Tripoli, Kano et Léopoldville. L'ancien mess des officiers à BAKA servit de dortoir et le mess des sous-officiers de réfectoire, une cloison amovible les séparait. Ils avaient été vidés de leur mobilier d'origine (ce qui en restait, car les Indiens de l'ONU s'étaient largement servis !) pour faire de la place, car une note du MDN prévoyait de porter l'effectif du détachement à 120 hommes, dont une douzaine d'équipages (chaque équipage était composé d'un pilote, d'un navigateur, d'un radio et d'un mécanicien). Les avantages matériels accordés à Bruxelles aux membres du détachement étaient encore à l'étude et un problème se posa au sujet de leur solde en francs congolais.

La situation dans le nord du Katanga

Depuis Uvira, Gaston Soumialot avait lancé ses Simba vers Bukavu et avait porté la guérilla dans la province du Lualaba. La situation militaire y était assez précaire, bien que la rébellion ait subi une défaite à Albertville dont les troupes du 4^e Groupement de l'ANC les avaient chassés le 1^{er} juin. Quelques centaines de sympathisants rebelles y furent massacrés et emprisonnés par l'armée congolaise et deux anciens leaders de la BALUBAKAT, devenus pro-CNL, furent arrêtés et emprisonnés au camp Massart à Elisabethville.

Un des premiers C-47 fut livré à BAKA le 15 juin par l'équipage belge en place à Léopoldville, chargé de la réception des appareils. Il portait toujours les cocardes et une immatriculation américaine (0-15661). Cet appareil fit son premier vol à BAKA avec l'immatriculation congolaise 9T-PKB le 22 juin.

Le 20 juin, le général major Mobutu avait déclaré que les pilotes belges présents au Congo ne participeraient jamais à aucune mission de guerre. Il s'avança un peu vite, car peu après, les événements prirent une mauvaise tournure pour l'armée congolaise et les équipages des C-47 durent effectuer des reconnaissances aériennes au-dessus des régions menacées par les rebelles, qui disposaient d'armes lourdes capturées à l'ANC.

Zij voedden zich met rantsoenen "K" en slieden in slaapzakken. Vanaf de volgende morgen begon deze ploeg de inspectie van de luchtinstallaties te Lumwé en van de elektrische centrale te Kilubi. Deze inspecties maakten het onderwerp uit van een verslag dat aan Brussel werd overgemaakt. Enige tijd later bracht een viermotorig vliegtuig van het 21^{ste} Smaldeel van de 15^{de} Wing veldbedden, slaapzakken, wapens en divers materieel aan, teneinde de komst van een eerste groep vliegeniers van de Belgische Luchtmacht voor te bereiden. Zij bestond uit een zestigtal officieren, onderofficieren en korporaa's die naar Baka werden overgevoerd door de Douglas DC-6, KY-1, OT-CDA, bestuurd door boordcommandant, majoor Migliavacca. Het toestel vertrok op zondag 6 juni te Melsbroek en kwam ter bestemming aan de volgende dag rond 16.00 uur, na een tussenlanding te Tripoli, Kano en Leopoldstad. De voormalige officiersmess diende als slaapzaal en de onderofficierenmess als eetzaal; een verwijderbare schutting scheidde hen van elkaar. Zij (de messes n.v.d.r.) werden ontdaan van hun oorspronkelijk meubilair (hetgeen er van overbleef, daar de Indiërs van de VN zich rijkelijk hadden bediend) om ruimte te creëren, daar een nota van het Ministerie van Landsverdediging voorzag in het verhogen van de effectieven van het detachement tot 128 manschappen, waaronder een twaalfstal bemanningen (elke bemanning bestond uit een piloot, een navigator, een boordradio en een boordwerktuigkundige). De materiële voordelen toegekend te Brussel aan de leden van het detachement waren nog ter studie en er stelde zich een probleem m.b.t. hun soldij in Katangese franken.

De toestand in het noorden van Katanga

Gaston Soumialot deed zijn Simba's vanaf Uvira optrekken naar Bukavu en bracht de guerilla binnen in de provincie Lualaba. De militaire toestand was er zeer hachelijk, alhoewel de rebellie een nederlaag had geleden te Albertstad, vanwaar de troepen van de 4^{de} Groepering van het ANC hen hadden verjaagd op 1 juni. Enkele honderden sympathisanten van de opstandelingen werden er door het Kongolese leger vermoord of gevangen genomen en twee voormalige leiders van de Balubakat die pro Le Comité de Libération waren geworden, werden aangehouden en opgesloten in het kamp Massart te Elisabethstad.

Door de Belgische bemanning die gestationeerd was te Leopoldstad en belast met het in ontvangst nemen van de toestellen, werd één van de eerste C-47 afgeleverd te Baka op 15 juni. Hij droeg nog altijd het embleem en de Amerikaanse immatriculatie 0-15661. Dit toestel maakte zijn eerste vlucht te Baka op 22 juni, onder de Kongolese immatriculatie 9T-PKB. Op 20 juni had generaal-majoor Mobutu verklaard dat de Belgische piloten in Kongo, nooit zouden deelnemen aan een oorlogszending. Hij was een beetje voortvarend, want een weinig later namen de gebeurtenissen een verkeerde wending voor het Kongolese leger. De bemanningen van de C-47 moesten luchtverkenningen uitvoeren boven de door de opstandelingen bedreigde streken en die beschikten over zware wapens, buitgemaakt op het ANC.

Les Simba réoccupèrent Albertville et le 24 juin, le leader du CNL, Gaston Soumialot, fut reçu dans la ville avec les honneurs militaires par ses partisans Simba et par des déserteurs de l'ANC passés à l'ennemi.

De nombreux Baluba se joignirent à son armée et menacèrent Baudouinvillie, autre localité portuaire des bords du lac Tanganyika.



De G à D/van L naar R: Melotte, Vandermeulen, Foucart, Feuillen et Devisscher

Le colonel Louis de Gonzague Bobozo, promu général major après l'éphémère victoire de ses troupes à Albertville, décida d'envoyer des renforts dans le nord, mais ses soldats refusèrent de s'embarquer dans les appareils d'Air Congo. Heureusement pour le chef du 4^{ème} Groupement ANC, une grande partie du détachement de la Force Aérienne belge était en place depuis le 22 juin à BAKA et le personnel navigant put commencer les missions aériennes, dont celles de transport de renforts et d'évacuation de réfugiés congolais.

Formation du Flight Hélicoptère

Durant le mois de juin 1964, quatre hélicoptères Vertol-Piasecki H-21 furent livrés à Ndjili par la voie des airs. Leur fuselage avait été démonté en deux parties pour faciliter leur transport par les avions du MATS (Military Air Transport Service). Ce type d'appareil avait été employé avec un certain succès en Algérie par les Français qui les avaient surnommés "Banane volante" et au Sud Vietnam, où ils avaient rendu d'énormes services à l'armée américaine.

Ils furent réceptionnés par des officiers du COMISH et des techniciens américains d'une firme civile s'affairèrent à les remonter. Une équipe de mécaniciens de l'USAF, dirigée par les capitaines Etsel et Heirly, vérifia ensuite les appareils et les certifia en état de vol après un vol d'essai.

Dès que les premières Banane volante furent remontées, des équipages belges quittèrent BAKA



H-21 devant le hangar de maintenance à Kamina
H-21 vóór het onderhoudshangar in Kamina

Kolonel Louis de Gonzague Bobozo, tot generaal-majoor bevorderd na de kortstondige overwinning van zijn troepen te Albertstad, besloot om versterkingen te sturen naar het noorden, maar de soldaten weigerden aan boord te gaan van de toestellen van Air Congo. Gelukkig voor de chef van de 4^{de} Groepering ANC was een groot deel van het detachement van de Belgische Luchtmacht ter plaatse te Baka sinds 22 juni en kon het vliegend personeel zijn luchtzendingen aanvangen, waaronder de aanvoer van versterkingen en de evacuatie van de Kongolese vluchtelingen.

Vorming van de heli-flight

In de loop van de maand juni 1964 werden langs de lucht vier helikopters Vertol-Piasecki H-21 geleverd te Ndjili. Hun romp werd uiteen genomen in twee delen, teneinde hun vervoer door de vliegtuigen van de MATS (Military Air Transport Service) te vergemakkelijken. Dit type van toestel werd door de Fransen met een zeker succes ingezet in Algerije en in Zuid-Viëtnam, waar zij grote diensten hadden bewezen aan het Amerikaanse leger. Zij gaven het de bijnaam "Vliegende banaan".

De toestellen werden in ontvangst genomen door de officieren van de COMISH en Amerikaanse werktuigkundigen van een burgerlijke firma waren druk doende hen weer in elkaar te zetten. Vervolgens controleerde een ploeg technici van de USAF de toestellen, onder leiding van de kapiteins Etsel en Heirly en certificeerden ze luchtwaardig na een testvlucht. Van zodra de eerste vliegende bananen in elkaar gezet waren verlieten op 10 juni

pour Léopoldville, le 10 juin pour s'y Dès que les premières Banane volante furent remontées, des équipages belges quittèrent BAKA pour Léopoldville, le 10 juin pour s'y entraîner. Il s'agissait du commandant Malmédy, chef du Flight, des adjudants pilotes Boutet, Jacobs et Lechat et des adjudants mécaniciens Coinne, De Nève, Palmers, Wilgaut, Van der Heyden et Verheyen (ces deux derniers étaient des anciens de l'Aviation de la Force Publique). Ces aviateurs provenaient du Flight de recherche et Sauvetage (SAR) de Koksijde et dès leur arrivée à Ndjili, ils furent pris en main par des moniteurs de l'USAF qui les recyclèrent sur les hélicoptères "Banane volante" immatriculés FG-322 et FG-378. Ces appareils étaient entièrement différents des Sikorsky S-58 de la Force Aérienne.

La FG-322 fut remise au commandant Malmédy qui effectua le premier vol d'initiation. Ensuite, chaque équipage commença les vols d'entraînement qui se succédèrent à une cadence accélérée, car le besoin d'hélicoptères se faisait cruellement sentir sur le front.

Les "Banane volante" qui avaient reçus leurs couleurs congolaises, étaient mises à l'abri dans le hangar du COMISH à Ndjili et les équipages belges s'y rendaient chaque matin vers 10h00. De là, ils décollaient vers Ndolo, base de la FAC où se déroulaient chaque jour des manœuvres d'approche, d'atterrissage et de décollage jusqu'à 17h00 avec une pause à midi pour se restaurer. Ensuite, les appareils retournaient à Ndjili pour la nuit et les Belges regagnaient l'hôtel Continental, situé dans le quartier Limete.

Départ vers BAKA

Prêts à entrer en opération, les équipages de la FATAc s'embarquèrent dans leurs appareils après un violent orage qui retarda leur départ de Ndjili vers Kikwit. Ils volaient à une vitesse de croisière de 80 nœuds. Le C-47 immatriculé 9T-PKH, piloté par le capitaine Hadermann, chargé de pièces de rechange et du carburant, assurait la logistique des vols. Avec leur réservoir auxiliaire, l'autonomie des H-21 n'était que de 500 kilomètres. Ils reprirent leur vol le lendemain matin à l'aube, lorsqu'il ne faisait pas encore trop chaud et atterrirent quelques heures plus tard à Luluabourg pour refaire le plein et prendre un repas. Les hélicoptères furent parqués tête-bêche pour faciliter la surveillance des appareils pendant le remplissage des réservoirs qui s'effectua sous la surveillance du chef de plaine M. Descamp.

L'adjudant Coinne, de garde aux hélicoptères, fut pris à partie par un intellectuel congolais qui l'accusa de venir massacrer ses compatriotes. Le sous-officier l'envoya se faire voir ailleurs et dès que le plein fut terminé, ils poursuivirent leur vol jusqu'à Kamina base. Durant le mois de juillet, le Flight Hélicoptères accueillit deux autres Vertol-Piasecki H-21 et ses équipages perfectionnèrent l'entraînement reçu à Léopoldville.

Belgische bemanningen Baka, om ermee te gaan oefenen te Leopoldstad. Het waren commandant Malmédy, chef van de Flight, de adjudanten piloten Boutet, Jacobs en Lechat en de adjudanten werktuigkundigen Coinne, De Nève, Palmers, Wilgaut, Van der Heyden en Verheyen (deze laatste twee waren oudgedienden van de Force Publique).

Deze vliegeniers waren afkomstig van de Flight Sea Air Rescue (SAR) te Koksijde en vanaf hun aankomst te Ndjili werden zij onder handen genomen door de monitoren van de USAF die hen converteerden naar de helikopters "Vliegende banaan", met immatriculatie FG-322 en FG-378. Deze toestellen waren totaal verschillend van de Sikorsky S-58 van de Luchtmacht.

De FG-322 werd overgedragen aan commandant Malmédy die de eerste initiatievlucht uitvoerde. Vervolgens begon elke bemanning aan de oefenvluchten die zich in steeds sneller tempo opvolgden. De behoefte aan helikopters liet zich immers sterk gevoelen aan het front.

De vliegende bananen die hun Kongolese kleuren hadden ontvangen, werden ondergebracht in een loods van de COMISH te Ndjili en de Belgische bemanningen begaven er zich elke ochtend tegen 10.00 uur naartoe. Vandaar stegen zij op naar Ndolo, basis van de FAC, waar elke dag tot 17.00 uur werd geoefend in naderen, landen en opstijgen met een onderbreking op de middag om te eten. Vervolgens keerden de toestellen terug naar Ndjili voor de nacht en begaven de Belgen zich naar het hotel Continental, gelegen in het kwartier Limete.

Vertrek naar Baka

Na een hevig onweer, dat hun vertrek van Ndjili naar Kikwit vertraagde, gingen de bemanningen van de FATAc aan boord van hun toestellen, klaar om de operaties aan te vangen. Zij vlogen aan een kruissnelheid van 80 knopen. De C-47 met immatriculatie 9T-PKH, bestuurd door kapitein Hadermann en geladen met wisselstukken en brandstof, verzekerde de logistieke ondersteuning van de vlucht. Met zijn hulptanks bedroeg de autonomie van de H-21 vijfhonderd kilometer. De volgende morgen bij het kriecken van de dag, wanneer het nog niet te warm was, hervatten zij hun vlucht en landden enkele uren later te Luluabourg om bij te tanken en een maaltijd te nuttigen. De helikopters werden er kop aan staart geparkeerd om gedurende het vullen van de reservoirs het toezicht op de toestellen, door pleinoverste M. Descamps, te vergemakkelijken.

Adjudant Coinne, met wachtdienst bij de helikopters, werd door een Kongolese intellectueel verweten en er van beschuldigd te zijn gekomen om zijn landgenoten af te slachten. De onderofficier stuurde hem wandelen. Van zodra de bevoorrading was beëindigd vervolgden zij hun vlucht naar de basis te Kamina. In de loop van de maand juli ontving de Heli-flight twee andere Vertol-Piasecki H-21 en zijn bemanningen perfectioneerden de trainingen te Leopoldstad.

Ils effectuèrent régulièrement des vols aux alentours de la base et une de leur activité préférée fut de chasser l'antilope en hélicoptère pour améliorer l'ordinaire du mess.

Ils effectuaient également des vols jusqu'à la Kilubi, la centrale électrique située au nord qui alimentait BAKA en eau et électricité, et où ils chargeaient l'appareil de régimes de bananes.

Un des points faibles de ce type d'hélicoptère apparaissait lorsqu'il faisait trop chaud et ils étaient obligés de l'alléger pour pouvoir décoller.



Chargement d'ananas en brousse (E de Kamina)
Lading van ananas in de brousse (O van Kamina)

Regelmatig voerden zij vluchten uit in de omgeving van de basis en één van hun geliefkoosde activiteiten bestond er in vanuit de helikopter te jagen op de antilooop en zo de karige messvoorzieningen enigszins te verbeteren.

Zij voerden eveneens vluchten uit naar Kilubi, de elektrische centrale gelegen ten noorden, die Baka voorzag van water en elektriciteit en waar zij het toestel laadden met trossen bananen. Eén van de zwakke punten van dit type helikopter kwam aan het licht wanneer het te warm was en zij verplicht werden het lichter te maken om te kunnen opstijgen.

La Kilubi est située à une centaine de kilomètres de la base et l'on y pouvait également se baigner dans le lac de retenue des eaux ou admirer les chutes d'eau de la centrale.

Kilubi situeerde zich op een honderdtal kilometer van de basis. Men kon er baden in het meer van de afdamming of de watervallen van de centrale bewonderen.

Débandade de l'ANC

Le mois de juillet 1964 fut particulièrement critique pour le général-major Bobozo, chef du 4^e Groupement chargé du Katanga. Les Baluba ralliés au CNL, menaient la vie dure à ses troupes et plusieurs localités du Nord Katanga étaient menacées. Le vendredi 10 juillet, un C-47 dans lequel avait pris place le lieutenant colonel De Cock, se rendit à Kabalo pour y évacuer les Européens, mais le bimoteur ne put se poser sur la piste car les rebelles y avaient disposé des obstacles. Sur la demande expresse du Consul de Belgique à Elisabethville, le commandant de la FATAc repartit le lendemain pour Kongolo, autre localité menacée et en évacua de nombreux réfugiés qu'il déposa le dimanche suivant à Elisabethville.

Entre-temps, les Européens de Kabalo avaient rejoint Kaminaville par la route, aussitôt suivis par la garnison de soldats congolais qui réquisitionna des véhicules et du carburant pour poursuivre leur retraite. Les succès des rebelles démoralisaient l'ANC et l'on songea sérieusement à les remplacer par des ex-gendarmes katangais, car Moïse Tshombe avait fait son retour au Congo et avait été nommé Premier ministre. Un C-47 de la FATAc, piloté par le capitaine Hanot, effectua une reconnaissance au-dessus d'Albertville où les Européens étaient retenus en otage et aperçut la piste obstruée, mais la ville semblait déserte.

La débandade de l'armée congolaise se poursuit et la ligne de défense "Bobozo" mise en place pour arrêter l'ennemi fut enfoncée sans difficulté par les Simba, qui menacèrent Baudouinville.

Verwarring binnen het ANC

De maand juli 1964 was bijzonder kritisch voor generaal-majoor Bobozo, chef van de 4^{de} Groepering en verantwoordelijk voor Katanga. De troepen van de Baluba's, gegroepeerd in Le Comité National de Libération (CNL), leidden een hard bestaan en meerdere plaatsen in Noord-Katanga werden bedreigd. Op vrijdag 10 juli begaf zich een C-47 naar Kabalo om er de Europeanen te evacueren, met aan boord luitenant-kolonel De Cock. Maar het tweemotorige toestel kon zich niet op de landingsbaan neerzetten omdat de opstandelingen er hindernissen hadden aangebracht. Op uitdrukkelijk verzoek van de Belgische consul te Elisabethstad vertrok de commandant van de FATAc de volgende morgen naar Kongolo, een andere bedreigde plaats, om er de talrijke vluchtelingen te evacueren die hij de volgende zondag afzette te Elisabethstad. Inmiddels hadden de Europeanen Kaminastad langs de weg bereikt, onmiddellijk gevolgd door het garnizoen Kongolese soldaten die de voertuigen en de brandstof aansloegen om hun aftocht te kunnen verder zetten. Het succes van de opstandelingen demoraliseerde het ANC en men overwoog ernstig om het te vervangen door voormalige Katangese rijkswachters, daar Moïse Tshombe terug was in Kongo en tot eerste minister was benoemd. Een C-47 van de FATAc, bestuurd door kapitein Hanot, voerde een verkenningvlucht uit boven Albertstad waar de Europeanen als gijzelaars werden vastgehouden. De verwarring binnen het Kongolese leger nam toe en de verdedigingslinie "Bobozo", ingesteld om de vijand tegen te houden, werd door de Simba's zonder moeilijkheden doorbroken, die ook Boudewijnstad bedreigden.

Trois C-47 envoyés de BAKA atterrirent à Kamipini sur la piste privée du fermier De Maeght, et procédèrent à l'évacuation des Européens des localités du lac Tanganyika, objectifs des partisans de Soumialot. Baudouinville fut occupée le 18 juillet, mais plus à l'ouest, les Simba menacèrent également Kabongo, gare de jonction du BCK/CFL (Chemin de fer du Bas-Congo

Katanga/Grands-Lacs), dont la garnison retraits le 25 juillet, après qu'un coup de téléphone des rebelles les eut averti de leur arrivée en train. L'arrivée de ces soldats démoralisés à Kaminaville provoqua la panique des habitants.

Menaces sur BAKA

Depuis qu'ils occupaient la base, les Belges l'avaient entièrement transformée grâce à leur débrouillardise. Ils avaient remis en état les installations aériennes, dont la tour de contrôle et les hangars, et réaménagé les casernements, les différents mess et le bloc de logements de passage qu'occupait déjà le personnel technicien et administratif.

Régulièrement, des avions de transport C-130 de l'USAF et des DC-6 du 15 Wing débarquaient du matériel militaire et des vivres. Une liaison radio avait pu être établie entre Kamina Base et l'Etat-Major de la Force Aérienne à Bruxelles et elle fonctionnait parfaitement.

C'est par ce canal que le général Ceuppens fut averti par le lieutenant colonel De Cock de la situation alarmante. Il prévint Bruxelles qu'à Kabongo, la situation n'était pas particulièrement grave, mais qu'un retournement très rapide de la situation était possible. Manono était sur le point de tomber et au Katanga, il n'y avait plus de troupes congolaises à mettre en ligne. Le détachement FATAc pouvait appuyer les opérations militaires vers Kabongo, mais une retraite précipitée de l'ANC dans ce secteur obligerait le détachement de la Force Aérienne à décrocher de BAKA. Il fallait également tenir compte du risque d'accrochage avec la garnison ANC qui serait tentée de s'enfuir en avion sous la menace de ses armes. A Bruxelles, on envisagea le repli des 120 hommes du détachement FATAc vers Kolwezi, mais le lieutenant colonel Bouzin préférait les accueillir à Léopoldville, où il avait formé un EM/Air attaché au QG/ANC. Il comprenait un Bureau Opérations (major aviateur Paul Coucke) et un Bureau Logistique (lieutenant Jacquemart).



Kamipini: 60 km sud de Baudouinville/60 km zuid van Boudewijnstad

Drie C-47 afkomstig van Baka landden te Kamipini, op de private landingsplaats van boer De Maeght. Zij gingen over tot het evacueren van de Europeanen afkomstig van locaties rond het Tanganykameer, objectieven van de aanhangers van Soumialot. Boudewijnstad werd bezet op 18 juli, maar meer naar het westen bedreigden de Simba's eveneens Kabongo, rangeerstation van de BCK./CFL (Chemin

de Fer du Bas-Congo-Katanga/ Grands-Lacs), van waaruit het garnizoen zich terugtrok op 25 juli, na een telefoon- je vanwege de opstandelingen die hen verwittigden van hun aankomst per trein. De aankomst te Kaminastad van deze gedemoraliseerde soldaten, veroorzaakte paniek bij de inwoners.

Bedreigingen van Baka

Sinds zij de basis bezetten hadden de Belgen deze, dankzij hun handigheid, volledig getransformeerd. Zij hadden de luchtinstallaties terug in orde gebracht, waaronder de controletoren en de loodsen. De huisvesting werd heringericht, evenals de verschillende messes en de logementblok voor de passanten die reeds was ingenomen door het technisch en administratief personeel. Regelmatig werden materieel en goederen aangevoerd door C-130 transporttoestellen van de USAF en door de DC-6 van de 15^{de} Wing. Een radioverbinding die perfect functioneerde, kon tot stand worden gebracht tussen de basis te Kamina en het hoofdkwartier van de Luchtmacht te Brussel.

Het was langs dit kanaal dat generaal Ceuppens werd verwittigd door luitenant-kolonel De Cock omtrent de zorgwekkende toestand. Hij verwittigde Brussel ervan dat de toestand te Kabongo niet alleen bijzonder erg was, maar ook dat een omkering van deze toestand mogelijk was. Manono stond op het punt te vallen en in Katanga waren er geen Kongolese troepen meer om in te zetten. Het detachement FATAc kon de militaire operaties naar Kabongo ondersteunen, maar een overhaaste aftocht van het ANC uit deze regio verplichtte het detachement af te haken vanuit BAKA. Er moest eveneens rekening worden gehouden met het risico van aanvaring met het garnizoen van het ANC dat, onder bedreiging van zijn wapens, zou proberen te vluchten per vliegtuig. Te Brussel overwoog men de ontplooiing van de 120 manschappen van de FATAc naar Kolwezi, maar luitenant-kolonel Bouzin verkoos hen te ontvangen te Leopoldstad, waar hij een hoofdkwartier "EM/AIR" had opgericht, verbonden aan het QG/ANC. Het bestond uit een bureau "Operaties" (majoor-vlieger Paul Coucke) en een bureau "Logistiek" (luitenant Jacquemart).

Pendant ce temps, l'ennemi qui progressait depuis Kabongo en convoi ferroviaire et en camions approcha de la Kilubi et menaça BAKA, dont le lieutenant colonel De Cock préparait activement l'abandon, car aucun de ses hommes ne pouvait tirer un coup de feu pour se défendre en cas d'attaque.

La presse congolaise annonça que Kamina serait le "Stalingrad" des rebelles et des monomoteurs NA T-28 Trojan mis en ligne par la CIA et pilotés par des Cubains anticastroïstes entrèrent en action à coups de roquettes et de mitrailleuses .50 contre les moyens de transport ennemis, détruisant trois camions et stoppant le train rebelle.



T-28 "Trojan"

Des commandos de l'ANC furent aérotransportés du Kwilu et d'autres renforts furent amenés en train d'Elisabethville. C'étaient d'anciens gendarmes katangais qui défilèrent en chantant le long de l'avenue principale de Kaminaville qui conduit à la gare du BCK à BAKA.

L'armée congolaise contre-attaque

La concentration de ces renforts de provenance aussi diverses à Kamina n'alla pas sans créer des heurts et une nuit, les équipages des C-47 et des hélicoptères, logeant encore sur des lits de camp dans les bâtiments de l'aérogare, furent réveillés par des tirs d'armes automatiques. Des balles s'écrasaient sur les murs et on parla d'une attaque rebelle. Les aviateurs s'armèrent de leur PM Thomson et descendirent aux nouvelles, mais le major aviateur Blume apparut et calma les esprits en annonçant que la fusillade provenait des bâtiments de l'ex EPA (Ecole de Pilotage Avancé), où les soldats congolais qui y étaient cantonnés s'étaient enivrés.

Les renforts furent placés sous le commandement du lieutenant colonel Kakudji pour combattre les rebelles qu'il connaissait bien pour avoir guerroyé dans leurs rangs durant la sécession katangaise! Ils repoussèrent l'ennemi au-delà de la Kilubi, puis progressivement vers Kabongo et poursuivirent leur route sans se hâter en direction de Kabalo. Le 5 août, la colonne de Kakudji atteignit Lenge, à 260 km de Kamina, où elle se reposa et reçut du ravitaillement grâce à la FATAAC.

Inmiddels vorderde de vijand in een treinkonvooi en in camions vanaf Kabongo. Hij naderde Kilubi en bedreigde Baka, waarvan luitenant-kolonel De Cock de opgave daadwerkelijk voorbereidde, daar geen enkele van zijn manschappen ook maar één kogel mocht verschieten om zich te verdedigen in geval van een aanval.

De Kongolese pers kondigde aan dat Kamina het "Stalingrad" van de opstandelingen zou worden. De eenmotorige NA T-28 Trojan, in stelling gebracht door de CIA en bestuurd door anti-Castro Cubanen, kwamen in actie met raketten en snelvuurkanonnen.50, tegen de vijandige transportmiddelen. Drie camions werden vernietigd en de trein met opstandelingen gestopt.

Commando's van het ANC werden over-gevoerd vanuit Kwilu en andere versterkingen werden per trein aangevoerd vanuit Elisabethstad. Het waren de voormalige Kantangese rijkswachters die te Kaminastad al zingend defileerden langs de voor-naamste laan, die leidde naar het station van BCK ⁽¹¹⁾ te BAKA.

Het Kongolese leger in de tegenaanval

De concentratie te Kamina, van deze uit alle windstreken afkomstige versterkingen, verliep niet zonder wrijvingen en op zekere nacht werden de bemanningen van de C-47 en de helikopters, die nog op veldbedden sliepen in de gebouwen van de luchthaven, gewekt door automatisch geweervuur. Kogels sloegen in op de muren en men sprak over een rebellenaanval. De vliegeniers bewapenden zich met hun PM Thomson en wachtten de gebeurtenissen af. Major vlieger Blume verscheen ten tonele en kalmeerde de geesten met de mededeling dat de schietpartij afkomstig was vanuit een ander gebouw van de voormalige EPA (Ecole de Pilotage Avancé) ⁽¹²⁾ waar de Kongolese soldaten die er verbleven, zich bedronken hadden.

Teneinde de opstandelingen te bevechten, die hij goed kende uit de oorlogsvoering in eigen rangen gedurende de Kantangese afscheiding, werden de versterkingen onder het bevel geplaatst van kolonel Kaludji. Hij sloeg de vijand terug tot boven Kalubi, nadien geleidelijk tot Kabongo en vervolgde zijn opmars zonder haast, richting Kabalo. Op 5 augustus bereikte de colonne van Kakudji Lenge, op 260 kilometer van Kamina, waar zij rust nam en bevoorrad werd dank zij de FATAAC.

Cinq jours après l'occupation de Lenge, trois officiers supérieurs mandés par le commandant en chef de l'ANC débarquèrent de Léopoldville pour inspecter le front. C'étaient les colonels BEM Marlière (QG/ANC) Logiest (chef de la mission d'assistance militaire – CAMAC) et Vandewalle (conseiller militaire du Premier ministre Tshombe)

Ils furent reçus à l'aérodrome par le major aviateur Blume, remplaçant le lieutenant colonel aviateur De Cock durant son absence.

Le major mit deux hélicoptères à leur disposition et les accompagna à Lenge où les "Banane volante" les déposèrent près de la gare du BCK. Les officiers belges se rendirent immédiatement chez le lieutenant colonel Kakudji, qui avait installé son PC dans les bâtiments de la station ferroviaire, et examinèrent la situation sur le front. Tout était calme dans la bourgade et des soldats congolais se douchaient sous la pompe alimentant en eau les locomotives à vapeur.

Suite à cette inspection, le colonel BEM Vandewalle proposa la mise en œuvre de groupes mobiles légèrement blindés, composés de soldats congolais encadrés de volontaires européens, à l'image de ceux qui avaient combattu avec succès la rébellion Baluba durant la sécession katangaise. Cette proposition fut transmise par le colonel BEM Marlière au général Mobutu qui convoqua le major Sud-africain Hoare et le chargea de recruter des compatriotes ayant une certaine expérience du combat. Le commandant en chef de l'ANC se préoccupa également de la défense des aérodromes et demanda au CAMAC de fournir le personnel pour créer à BAKA un Centre d'entraînement pour UDF (Unité de défense d'Aérodrome) calqué sur le modèle belge.

Mission à Kabalo

Gonflé à bloc par la visite des colonels belges, le lieutenant colonel Kakudji reprit sa route vers Kabalo avec sa troupe hétéroclite. La FATAC lui assurait un ravitaillement régulier et sa colonne atteignit cette localité le dimanche 15 août, après avoir défait les rebelles et tués 36 d'entre eux. Eustache Kakudji s'y reposa avec ses hommes pendant quatre jours puis, il y laissa une petite garnison et reprit son avance vers Albertville.

La FATAC détacha à l'aérodrome de Kab Kabalo deux hélicoptères H-21 avec une équipe de mécanos afin de

Vijf dagen na de bezetting van Lenge stapten drie hogere officieren af, gemandateerd door de opperbevelhebber van het ANC te Leopoldstad, teneinde het front te inspecteren. Het waren de kolonels stafbrevethouder Marlière (QG/ANC), Logiest (chef van de zending voor militaire bijstand – CAMAC)⁽¹³⁾ en Vandewalle (militair adviseur van eerste minister Tshombe). Op het vliegveld werden zij verwelkomd door majoor vlieger Blume, die kolonel vlieger De Cock verving gedurende diens afwezigheid. De majoor stelde hen twee helikopters ter beschikking en vergezelde hen naar Lenge waar de vliegende banaan hen afzette bij het station van de BCK. De Belgische officieren begaven zich onmiddellijk naar luitenant-kolonel Kakudji, die zijn commandopost had ondergebracht in de gebouwen van het spoorwegstation en de toestand op het front onderzocht. In het dorpje was alles kalm en de Kongolese soldaten namen een stortbad onder de pomp die de stoomlocomotieven van water voorzag. Als gevolg van deze inspectie stelde kolonel stafbrevethouder Vandewalle voor, licht gepantserde, mobiele troepen in te zetten bestaande uit Kongolese soldaten omkaderd door Europese vrijwilligers, in navolging van diegenen die met succes de opstand van de Baluba's hadden neergeslagen gedurende de Katangese afscheiding. Dit voorstel werd door kolonel stafbrevethouder Marlière overgemaakt aan generaal Mobutu, die de Zuid-Afrikaanse majoor Hoare opriep en gelastte landgenoten (Zuid-Afrikanen n.v.d.r.) met een zekere gevechtservaring te rekruteren. De opperbevelhebber van het ANC liet zich eveneens in met de bescherming van de vliegvelden en verzocht CAMAC het personeel te willen leveren om te Baka een trainingscentrum voor VVE (Vliegveld verdedigingseenheden) op te richten, naar Belgisch model.

Zending naar Kabalo

Opgezweept door het bezoek van de Belgische kolonels, ging kolonel Kakudji terug op weg naar Kabalo. De FATAC verzekerde hem van een regelmatige bevoorrading en zijn colonne bereikte deze locatie op zondag 15 augustus, na de opstandelingen te hebben verslagen en 36 van hen te hebben gedood. Eustache Kakudji rustte er vier dagen uit, samen met zijn manschappen, waarna hij er een klein garnizoen achterliet en zijn opmars naar Albertstad verder zette.

De FATAC liet op het vliegveld van Kabalo twee helikopters H-21 achter, samen met een ploeg technici,



La gare de Kabalo / Het station van Kabalo

diminuer la distance à parcourir pour lui assurer un ravitaillement régulier. Ils devaient également effectuer des reconnaissances aériennes et évacuer les blessés. De plus, les hommes du commandant Malmédy furent chargés d'assurer des missions SAR pour les deux T-28 qui les précédaient sur place pour assurer l'appui-feu de la colonne ANC. Le lendemain, les hélicoptères quittaient BAKA, précédés d'un C-47 chargé de carburant et de munitions pour l'ANC, et ils atterrirent à Kabalo après 2h30 de vol. L'aérodrome, où stationnaient les deux T-28 des pilotes cubains avec un mécano et un armurier, était situé à cinq kilomètres du centre et était placé sous la garde d'une section de soldats congolais, mais les Cubains anticastristes assuraient eux-mêmes la sécurité de leurs appareils. Deux autres sections de l'ANC gardaient le port fluvial, la gare du CFL et la mission catholique des R.P. Blancs, proche de la cité indigène et du camp des travailleurs des Chemins de Fer des Grands Lacs, compagnie qui assurait également un service de bateaux.

Avant de rejoindre Kabalo en camion militaire, chaque équipage effectua le plein de carburant de son appareil. Leur véhicule emprunta une route qui traversait la bourgade fluviale. La localité bordant le fleuve Lualaba avait fort souffert de l'anarchie qui s'y était installée après le départ des Belges en juillet 1960, lorsque les "Jeunesses Baluba" et les soldats éthiopiens de l'ONU avaient mis la ville à sac. Peu d'endroits avaient échappé à leur fureur destructrice. Quatre années après, ces jeunesses avaient tout naturellement choisis le camp du CNL et constituaient le gros des forces de Soumialot dans le nord du Katanga.

Mauvaises conditions d'hygiène

Le commandant Malmédy et ses équipages logèrent à la maternité de l'hôpital, seul endroit à peu près intact, et leur première nuit se passa dans le calme. A l'aube, ils déjeunèrent, puis se rendirent à la gare CFL pour prendre une douche sous le réservoir des locomotives. Ils visitèrent ensuite les installations portuaires et longèrent le quai bordant le fleuve Lualaba. Deux barges du CFL, chargées de marchandises diverses, y semblaient à l'abandon. L'une d'elles contenait des boîtes de conserves gonflées par la chaleur.

Le chef du peloton ANC avait l'ordre de faciliter leur installation et de leur fournir un véhicule pour rejoindre les hélicoptères à l'aéroport.

Les aviateurs effectuèrent une reconnaissance aérienne de la région et à quelques kilomètres de la bourgade, ils observèrent une bande de rebelles en mouvement qui semblait se diriger vers Kabalo. Ils atterrirent à l'aérodrome et retournèrent à la mission pour y prendre leur repas. Dans l'après-midi, ils reçurent la visite du capitaine-médecin Para Clayes, envoyé de BAKA en T-28 afin de constater leurs conditions d'hygiène et de logement

teneinde de afstand in te korten en om hem van een regelmatige bevoorrading te kunnen verzekeren. Zij moesten eveneens luchtverkenningen uitvoeren en gewonden evacueren. Bovendien werden de manschappen van commandant Malmédy gelast met SAR zendingen (Sea Air Rescue) voor de twee T-28 die hen ter plaatse waren voorafgegaan om vuursteun te verzekeren aan de colonne van het ANC. De volgende morgen verlieten de helikopters Baka, voorafgegaan door een C-47, geladen met brandstof en munitie voor het ANC en zij landden te Kabalo na 02.30 uur vlucht. De vlieghaven waar de twee T-28 van de Cubaanse piloten samen met een technicus en een wapenmaker waren gestationeerd, bevond zich op vijf kilometer van het centrum en stond onder bewaking van een sectie Kongolese soldaten, maar de anti-Castro Cubanen verzekerden zelf de veiligheid van hun toestellen. Twee andere secties van het ANC bewaakten de haven aan de rivier, het station van de CFL en de katholieke missiepost van de Witte Paters, gelegen dichtbij de inboorlingenwijk en het kamp van de arbeiders van de "Chemin de Fer des Grands Lacs" ⁽¹⁵⁾, een compagnie die eveneens een bootdienst verzekerde.

Vooraleer Kabalo te vervoegen per militaire camion, voorzag elke bemanning zijn toestel van brandstof. Hun voertuig volgde een weg die het dorpje aan de stroom doorkruiste. Het plaatsje aan de oever van de Lualaba had sterk geleden onder de anarchie die er was ontstaan na het vertrek van de Belgen in juli 1960 en nadat de "Baluba-jeugd" en de Ethiopische soldaten van de VN het stadje hadden geplunderd. Weinig plaatsen waren ontsnapt aan de vernietigingswoede. Vier jaar later koos deze jeugd heel natuurlijk het kamp van Le Comité National de Libération (CNL) en maakte zij in het noorden van Katanga het grootste deel uit van de strijdkrachten van Soumialot.

Slechte hygiënische condities

Commandant Malmédy en zijn bemanningen logeerden in de kraaminrichting van het hospitaal, de enige plaats die min of meer ongeschonden was. Hun eerste nacht verliep rustig. Bij het krieken van de dag namen zij hun ontbijt, om zich nadien naar het station van de CFL ⁽¹⁵⁾ te begeven en een stortbad te nemen onder het reservoir van de treinen. Vervolgens bezochten zij de haveninstallaties en liepen langs de kade die grensde aan de Lualaba. Twee platte schuiten van de CFL, geladen met verschillende goederen, leken er te zijn achtergelaten. Eén van de schuiten bevatte conservendozen die uitgezet waren door de hitte.

De chef van het peloton ANC ontving het bevel om hun installatie te vergemakkelijken en hen te voorzien van een voertuig om de helikopters op de luchthaven te kunnen vervoegen. De vliegeniers voerden een luchtverkenning uit van de regio en op enkele kilometers van het dorpje bemerkten zij een in beweging zijnde bende opstandelingen, die zich scheen te verplaatsen richting Kabalo. Zij landden op de luchthaven en keerden terug naar de missiepost om er hun maaltijd te nemen. In de namiddag ontvingen zij het bezoek van de geneesheer van de para's, kapitein Claeys, in een T-28 uitgestuurd door Baka, om zich te vergewissen van hun hygiënische omstandigheden en huisvesting.

Embuscade au passage à niveau

Dès son retour à la base, le médecin militaire avisa le lieutenant colonel De Cock des mauvaises conditions d'hygiène qui régnaient à Kabalo et le chef de la FATAC décida le rappel du détachement Héli à Kamina. Le commandant Malmédy fut prévenu par radio et demanda un véhicule à l'ANC pour le lendemain à l'aube. Aux premiers rayons de soleil, les aviateurs s'apprêtaient à prendre place dans le camion, lorsque des rebelles armés d'armes coutumières investirent la mission. Ils s'entassèrent rapidement dans la benne avec leur équipement et leur arme et le chauffeur congolais démarra en trombe, poursuivi par une meute de Baluba.

Arrivé au passage à niveau, leur véhicule fut bloqué par un barrage et ils subirent une deuxième attaque des Simba, dont certains étaient juchés sur des arbres et les arrosaient de flèches et de coups de pétoires Pou Pou. Les aviateurs se jetèrent dans les fossés bordant la route et répliquèrent aux tirs ennemis, heureusement imprécis. Apparemment drogués, les rebelles Baluba déclenchèrent une charge, mais elle fut stoppée par un tir nourri d'armes automatiques et ils s'enfuirent en abandonnant plusieurs morts. C'était une chance, car le camion était endommagé et ils durant poursuivre leur chemin à pied vers l'aéroport.

Retour en catastrophe

Les Cubains étaient déjà partis avec leur appareil et la garde congolaise de l'aérodrome était prise de panique et refusait de les laisser décoller. Le commandant Malmédy parvint à persuader le chef de la section d'éloigner ses hommes des appareils et lui fit cadeau de munitions et d'armes. Dès la mise en route des moteurs, les "Banane volante" roulèrent sur la piste et prirent de la vitesse pour s'élever, ce qui économisait le carburant. Durant le vol, le commandant fit un rapport par radio à ses supérieurs et leur signala l'embuscade et les morts rebelles. Le message fut capté à BAKA, mais un DC-4 d'Air Congo qui croisait leur route à haute altitude le perçut également et le retransmit à Léopoldville/Ndjili.

Peu après, les deux hélicoptères survolèrent la Kilubi avec 20 minutes de carburant dans leur réservoir, à peine assez pour rentrer au bercail. Après avoir atterri et s'être sustentés, ils furent convoqués pour un débriefing de leur mission et le lieutenant colonel De Cock les mit au courant de la tempête provoquée à Bruxelles. Le ministre Spaak, hanté par la crainte de représailles contre les Occidentaux, était entré dans une violente colère, car il avait donné l'ordre aux militaires belges de décrocher chaque fois que les rebelles approchaient. Ils risquent de ne plus pouvoir prolonger leur premier terme de trois mois.

Hinderlaag bij de overweg

Vanaf zijn terugkeer naar de basis berichtte de militaire geneesheer aan luitenant-kolonel De Cock omtrent de slechte hygiënische omstandigheden te Kabalo. De chef van de FATAC besliste het helidetachment terug te roepen naar Kamina. Commandant Malmédy, verwittigd per radio, verzocht de volgende ochtend om een voertuig van het ANC. Bij de eerste zonnestrallen maakten de vliegeniers zich klaar om plaats te nemen in de camion wanneer de opstandelingen, zoals gewoonlijk gewapend, de missiepost belegerden. Met hun uitrusting en wapens paktten zij zich snel samen in de laadbak en de Kongolese bestuurder vertrok hals over kop, gevolgd door een meute Baluba's.

Aangekomen bij de overweg werd hun voertuig geblokkeerd door een versperring en kregen zij een tweede aanval door de Simba's te verduren, waarvan sommigen hoog in de bomen zaten en hen bestookten met pijlen en oubollige "Pou Pou"-geweren. De vliegeniers wierpen zich in de grachten langs de weg en beantwoordden het vijandelijk, maar gelukkig onnauwkeurig geschut. Ogenschijnlijk gedrogeerd ontketenden de Baluba-rebellen een bestorming. Maar zij werden afgeslagen door geweervuur van automatische wapens en vluchtten, meerdere doden achterlatend. Het was een geluk, want de camion was beschadigd en zij moesten hun weg naar de luchthaven te voet verder zetten.

Catastrofale terugkeer

De Cubanen waren reeds vertrokken met hun toestellen, maar de paniekerige Kongolese wacht op de luchthaven weigerde hen te laten opstijgen. Commandant Malmédy slaagde er in de chef van de sectie te overtuigen om zijn mannen te doen verwijderen van de toestellen en deed hem munitie en wapens cadeau. Van zodra de motoren op gang kwamen rolden de vliegende bananen over de landingsbaan en namen snelheid om zich te verheffen, hetgeen brandstof bespaarde. Gedurende de vlucht bracht de commandant radioverslag uit aan zijn oversten en stelde hen in kennis van de hinderlaag en de gedode opstandelingen. Het bericht werd opgevangen te Baka, maar een DC-4 van Air Congo die hun route kruiste op grote hoogte, had het (bericht n.v.d.r.) eveneens ontvangen en stuurde het door naar Leopoldstad/Ndjili. Enige tijd later overvlogen de twee helikopters Kilubi met nog voor 20 minuten brandstof in hun tanks, nauwelijks genoeg om terug te keren naar hun thuisbasis. Na geland te zijn en hun inwendige mens te hebben versterkt, werden zij opgeroepen voor een debriefing over hun zending en bracht luitenant-kolonel De Cock hen op de hoogte omtrent de "storm" uitgelokt te Brussel. Minister Spaak, geobsedeerd door de schrik voor represailles tegen de Westerlingen, kookte van woede daar hij de militairen het bevel had gegeven af te haken telkens de opstandelingen naderden ! Zij riskeerden hun eerste termijn van drie maand niet meer te mogen verlengen

Les recrues venaient du sud

Peu après leur aventure à Kabalo, le Flight s'enrichit de deux H-21 supplémentaires, dont les équipages avaient également suivi un entraînement à Léopoldville/Ndolo. Les missions aériennes se poursuivirent car l'ANC se rapprochait d'Albertville. Lorsqu'ils n'étaient pas en service, les sous-officiers pilotes remplaçaient occasionnellement leurs collègues contrôleurs, afin de leur permettre de prendre un peu de repos. Le vendredi 21 août 1964, lors d'un de ces tours de garde à la tour de contrôle, ils assistèrent à l'arrivée d'un avion civil totalement inconnu qu'ils reçurent pour instruction de laisser atterrir.

L'adjudant Coinne, mécanicien du Flight Hélicoptère, qui observait le débarquement des passagers devina immédiatement l'origine de ces touristes un peu spéciaux: c'étaient 38 volontaires sud africains et rhodésiens recrutés en Afrique du Sud. Ils s'alignèrent sur le tarmac et le sous-officier belge s'étonna quelque peu d'y découvrir des hommes proches de la retraite ou sortis d'un hospice, mais les recruteurs de Mike Hoare étaient payés à la pièce ... L'officier sud africain était présent à l'aérodrome et inspecta avec ses adjoints ce qui allait devenir le premier peloton de son unité: le 5th Commando.

Un état d'esprit déplorable

Le mardi suivant, un quadrimoteur de la Rhodesian Air Service débarqua d'autres recrues à l'allure plus guerrière. Certains de ces volontaires sud africains étaient de véritables bandits et les Belges du Flight Hélicoptère eurent l'occasion de juger de leur état d'esprit au retour d'une virée à Kaminaville. Le chauffeur de leur camion rencontra certains d'entre eux revenant à pied vers BAKA et il les prit en stop. En cours de route, ils subirent les tracasseries de leurs passagers et une bagarre générale éclata à l'arrière du véhicule, faisant tanguer la benne.

Le chauffeur arrêta le camion et les aviateurs délogèrent les Sud Africains à coups de poings pour les obliger à descendre. Revenus à BAKA, les Belges se rendirent au "Texas bar" pour y prendre un dernier verre. Soudain, des rafales d'armes automatiques firent éclater les vitres de l'établissement et une grenade offensive roula sur la piste de danse. C'étaient les irascibles Sudafs qui cherchaient à se venger. Un des aviateurs eut la présence d'esprit de retourner une table sur l'engin qui explosa sans faire de dégâts. Mike Hoare fut alerté et vint calmer ses hommes, dont les plus coupables furent renvoyés en RSA.

Les deux premières livraisons de volontaires furent équipées de ~~pièces~~ en cape et partirent avec Mike Hoare en C-47 de ~~l'aérodrome~~ à Kamipini en vue d'effectuer une opération ~~amphibie~~ pour capturer l'aéroport d'Albertville. ~~Les~~ efforts devaient y être transportés par la voie ~~aérienne~~, mais l'opération par voie lacustre échoua lamentablement, tandis que l'attaque d'autres mercenaires par voie terrestre fut repoussée par les Simbas.

De rekruten kwamen uit het zuiden

Korte tijd na hun avontuur te Kabalo werd de flight verrijkt met twee bijkomende H-21, waarvan de bemanningen eveneens een training hadden ondergaan te Leopoldstad/Ndolo. De luchtzendingen werden verder uitgevoerd daar het ANC Albertstad naderde. Wanneer zij niet van dienst waren vervingen de onderofficieren-piloot occasioneel hun collega's controleurs, om hen toe te laten een weinig rust te nemen. Op vrijdag 21 augustus 1964, ter gelegenheid van één van de beurtrollen, assisteerden zij bij de aankomst van een totaal onbekend burgerlijk vliegtuig, waarover zij instructies hadden ontvangen om het te laten landen. Adjudant Coinne, technicus van de heli-flight, die de ontscheping van de passagiers gadesloeg, raadde onmiddellijk de herkomst van deze, enigszins bijzondere toeristen : 38 Zuid-Afrikaanse en Rhodhesische vrijwilligers, gerekruteerd in Zuid-Afrika. Zij lijnden zich op op de parkeervloer en de Belgische onderofficier ontdekte tot zijn verbazing mannen aan de grens van hun pensioen of komende rechtstreeks uit het rusthuis. Maar de rekruten van Mike Hoare werden betaald per stuk... De Zuid-Afrikaanse officier was aanwezig op het vliegveld en inspecteerde samen met zijn adjuncten hetgeen het eerste peloton van zijn eenheid ging worden : het 5^{de} Commando !

Een zielige ingesteldheid

De volgende dinsdag voerde een viermotorig toestel van de Rhodesian Air Service andere rekruten aan met meer oorlogsallure. Sommigen van deze Zuid-Afrikanen waren regelrechte bandieten en de Belgen van de heli-flight kregen de gelegenheid over hun ingesteldheid te oordelen, na de terugkeer van een kort uitstapje naar Kaminastad. De bestuurder van de camion kwam er enkele van hen tegen die te voet terugkeerden naar Baka en nam hen mee in autostop. Onderweg ondergingen zij de pesterijen van hun passagiers. Een gevecht in regel barstte uit in het achterste gedeelte van het voertuig en deed het slingeren. De bestuurder stopte de camion en de vliegeniers verkasten de Zuid-Afrikanen met vuistslagen om hen te verplichten uit te stappen. Teruggekeerd te Baka begaven de Belgen zich naar de "Texas-bar" om er een laatste glas te drinken. Plotseling deden salvo's uit machinegeweren de ruiten van het gebouw stukspringen en een offensieve granaat rolde over de dansvloer. Het waren de lichtgeraakte Zuid-Afrikanen die zich zochten te wreken ! Eén van de vliegeniers had de tegenwoordigheid van geest om een omgekeerde tafel op het tuig te zetten. Het ontplofte zonder schade aan te richten. Mike Hoare gealarmeerd, kwam zijn mannen kalmeren waarvan de meest schuldigen terug werden gestuurd naar de Zuid-Afrikaanse republiek. De eerste twee lichten vrijwilligers, van kop tot teen uitgerust, vertrokken met Mike Hoare in een C-47 van de FATAC naar Kamipini, teneinde er een amfibische operatie op te zetten om het vliegveld van Albertstad in te nemen. Versterkingen moesten worden aangevoerd langs de lucht, maar de operatie over het meer mislukte erbarmelijk, terwijl de landaanval door andere huurlingen werd teruggeslagen door de Simba's.

La ville fut finalement occupée par la colonne de Kakudji progressant à son rythme depuis Kabalo, et une autre colonne provenant de Baudouinville et commandée par le major Bangala.

Le lendemain, 31 août, le premier avion à se poser sur l'aérodrome d'Albert ville reconquis, fut le C-47 9T-PKE. Il venait de BAKA et avait à son bord le lieutenant colonel aviateur De Cock qui passa les troupes en revue à l'invitation du général major Bobozo qui venait de se poser en Cessna 310 d'Air Congo, tandis qu'un B-26 des Cubains assurait la surveillance aérienne. Le tarmac était jonché de douilles.

Au début du mois de septembre, la FATAAC fut prête à participer à la reconquête des territoires occupés par la rébellion, qu'organisait le colonel BEM Vandewalle et un groupe d'officiers belges à BAKA pour former une unité que l'on appela l'Ommegang et où les hélicoptères H-21 se distinguèrent durant la progression de la colonne vers Stanleyville, et plus tard, lors de la reconquête de la ville. Mais cela est une autre histoire.

Sources/Bronnen: Malmédy, Coinne et Feuillen

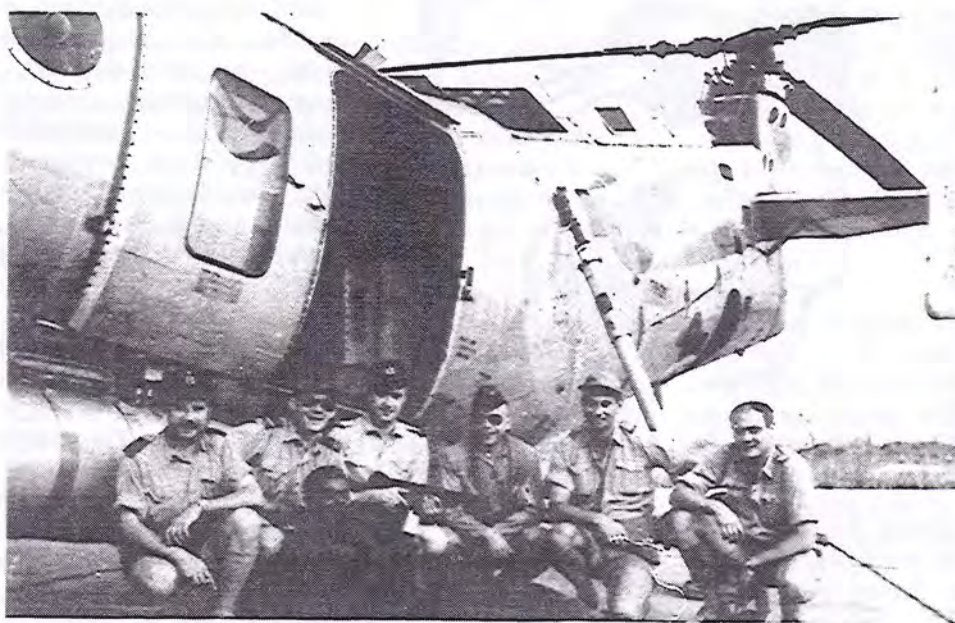


A gauche/Links: LtCol De Cock – A droite/Rechts: GénMaj Bobozo

vlieger De Cock. Hij schouwde de troepen op uitnodiging van generaal-majoor Bobozo, die zelf aankwam in een Cessna 310 van Air Congo, terwijl een B-26 van de Cubanen het luchttoezicht verzekerde. De parkeervloer lag bezaaid met hulzen. In het begin van de maand september werd de FATAAC ingezet bij de herovering van de door de opstandelingen bezette gebieden. Deze eenheid, "Ommegang" genaamd, werd te Baka gevormd door kolonel stafbrevethouder Vandewalle en een groep Belgische officieren.

Ook hier onderscheidde zich de helikopter H-21. Maar dat is een andere geschiedenis.

Vertaling: Leon Bergmans



Pilotes: Adjt Jacobs (2^{ème} à gauche/2^{de} van links) – Cdt Malmédy: 4^{ème} à gauche/4^{de} van links
Mecaniciens: Adjt Coinne, De Neef et Vereecke

Note/Nota: L'Adjt Jacobs disparut en juin 1965 avec l'hélicoptère FG-378 dans les Uélés
Adjt Jacobs vermist in juni 1965 met de helikopter FG-378 in de Uele's

Uiteindelijk werd de stad bezet door de colonne van Kakudji die op eigen ritme oprukte vanuit Kabalo en door een andere colonne, komende van Boudewijstad, onder bevelvoering van majoor Bangala.

De volgen de morgen, 31 augustus, streek het eerste vliegtuig neer op het heroverde vliegveld van Albertstad. De C-47, 9T-PKE, kwam van Baka met aan boord luitenant-kolonel

- (1) FATAAC: Force Aérienne Tactique Congolaise/ Kongolese Taktische Luchtmacht.
- (2) ANC: Armée Nationale Congolaise/Kongolese Nationaal Leger.
- (3) Force Publique/Openbare Macht.
- (4) QG/ANC: Quartier Général de l'Armée Nationale Congolaise/ Hoofdkwartier van het Kongolese Leger.
- (5) FBA: Forces Belges en Allemagne/ Belgische Strijdkrachten in Duits-land.
- (6) ATMB: Assistance Technique Militaire Belge/Belgisch Technisch-militaire Bijstand.
- (7) FAC: Force Aérienne Congolaise/ Kongolese Luchtmacht.
- (8) ONU: Nations-Unies/ Verenigde Naties.
- (9) CNL: Comité National de Libération/Nationaal Bevrijdingscomité.
- (10) ONUC: Organisation des Nations Unies au Congo/ Organisatie van de Verenigde Naties in Kongo.
- (11) BCK: Bas Congo-Katanga /Beneden-Kongo-Katanga.
- (12) Ecole de Pilotage Avancé/ Gevorderde Vliegschool.
- (13) CAMAC: Coopération et Assistance Militaire au Congo/Militaire Samenwerking en Assistentie in Kongo.
- (14) COMISH: (15) CFL: Chemin de Fer des Grands Lacs/ Spoorwegen van de Grote Meren.

Comment Louis de San a battu à Chungking (Chine) les records asiatiques de durée et d'altitude en 1940

En 1939, Louis de San s'embarquait pour la Chine afin d'y remplir sa tâche de diplomate. Vélivoliste dans l'âme, il voulut tâter les ascendances des ciels d'Orient, et lorsqu'il partit sur un planeur chinois, remorqué par un chasseur, ce fut pour réussir un vol de plus de quatre heures. Il devint ainsi recordman d'Asie.

Après l'attaque sur Pearl-Harbour, il parvint à s'échapper d'Hong-Kong sous les bombes, et à rejoindre l'Afrique du Sud. Il s'y engagea dans la RAF et passa les épreuves de pilote d'avion. Le lieutenant de San passa alors au Congo, où il accomplit jusqu'à la fin des hostilités, des missions et des liaisons en tous sens à bord d'appareils Oxford et SV4.

Voici son récit du vol record qu'il établit en Chine.

Nous sommes en 1940. J'étais depuis un an à Chungking, capitale de guerre du Gouvernement chinois. Bombardements jours et nuits, chaleur écrasante de plus de 40°, tension morale, solitude ... Peu de distractions; on assiste en spectateur à la lutte presque sans espoir du peuple chinois, en guerre depuis deux ans. Je parcours le pays et passe des heures à observer les nuages, le vol des oiseaux, les conditions météorologiques; et j'étais rapidement arrivé à la conclusion que les belles ascendances devaient être aussi nombreuses que les poissons du Yangtsé.

Je connaissais chaque coin de terrain des environs de Chungking. La ville se présentait comme une espèce de presqu'île, entourée par deux fleuves puissants, le Yangtsé et la Kialing.

Des milliers de toits noirâtres, de larges plaques rasées par les bombardements japonais, le contraste immédiat des grandes masses d'eau et, sur le tout, un soleil de plomb, plus écrasant que le plus lourd soleil de Coquilhatville ou du Lac Léopold II, au Congo.



Hoe Louis de San in 1940 in Chungking (China) de Aziatische duur- en hoogterecords heeft verbeterd

In 1939 nam Louis de San de boot naar China om er zijn diplomatentaak te vervullen. Als vurig zweefvlieger wilde hij de stijglucht van de Oosterse hemels gaan aftasten en toen hij met een door een jachtvliegtuig opgetrokken Chinese zweefvlieger opsteeg, was dit voor een vlucht van meer dan vier uur. Zo werd hij recordman van Azië. Na de aanval op Pearl Harbour slaagde hij erin, onder de bommen uit Hong-Kong te vluchten en om Zuid-Afrika te bereiken. Daar vervoegde hij de RAF en slaagde hij in de proeven van motorpiloot. Luitenant de San ging toen naar Kongo waar hij tot het einde van de vijandelijkheden allerlei opdrachten en verbindingen realiseerde aan boord van Oxford en SV 4 toestellen. Ziehier zijn verhaal van de recordvlucht die hij in China verwezenlijkte.

We zijn in 1940. Ik was sedert een jaar in Chungking, oorlogshoofdstad van de Chinese regering. Dag en nacht werd gebombardeerd, er heerste een verpletterende hitte van meer dan 40°, morele spanning, eenzaamheid...Weinig verstrooiing, men kon alleen toeschouwer zijn van de bijna hopeloze strijd van het Chinese volk, sedert twee jaar in oorlog. Ik trek door het land en kijk urenlang naar de wolken, de vlucht van de vogels, de meteorologische omstandigheden en ik kwam al vlug tot de conclusie dat de mooie stijgluchtkolommen even talrijk aanwezig moesten zijn als de vissen van de Yangtsé.

Ik kende elke hoek grond inde omgeving van Chungking. De stad was een soort schiereiland, omringd door twee machtige stromen, de Yangtsé en de Kialing. Duizenden zwartgerokte daken, ruime stukken grond weggeveegd door de Japanse bombardementen, het onmiddellijke contrast tussen de grote watermassa's en boven dat alles, een felle zon als van lood, meer verpletterend dan de zwaarste zon van Coquilhatstad of van het Leopold II meer in Kongo.

Là où les grands oiseaux planeurs tracent infatigablement leurs spirales, on peut être assuré de rencontrer de puissantes ascendances.

Au-dessus de la ville, au-dessus des bancs de sable blanc émergeant du fleuve, on voyait tourner, du matin jusqu'au soir, des milliers de buses, d'aigles, de charognards de toutes sortes. Ils tournaient par bandes, toujours aux mêmes places.

J'avais soigneusement observé leurs évolutions, repéré les endroits au-dessus desquels ils tournaient, étudié les causes probables des ascendances qu'ils utilisaient et qui semblaient très puissantes.

Et j'avais envie de voler ...

Un an auparavant, j'étais en Haute Silésie, dans un camp allemand, à Grunau, Riesengebirge. En pleine forme, d'excellents instructeurs m'avaient donné tous les trucs du métier et m'avaient permis de grimper à 4.900 mètres ...

Je voyais ici tous les jours, des conditions encore bien supérieures aux plus beaux jours de Grunau.

Mais ... pas de planeur, et impossible de s'en faire expédier un par avion, des Etats-Unis. De plus, les Chinois ne m'auraient pas laissé voler en pleine guerre.

Un beau matin, - c'était le 20 avril - mon secrétaire chinois me traduisit un article de presse annonçant une prochaine démonstration de vol à voile, à Chungking, par un pilote chinois formé en Allemagne.

Effectivement, deux jours après, arrive sur le terrain de Chungking un groupe de pilotes militaires avec deux splendides planeurs neufs du type "Rhönsperber".

C'étaient deux planeurs de hautes performances, munis des meilleurs instruments; comment étaient-ils arrivés à Chungking, après la retraite de Shanghai, puis de Hangkow (deux mille kilomètres, sans route et sans chemin de fer ! ...) ceci restera toujours un mystère pour moi. Mais ils étaient là, sous mes yeux !

Le 24, un pilote chinois se fait remorquer jusqu'à 2.000 mètres et fait une très belle démonstration d'acrobatie. Malheureusement, pour une cause indéterminée, alors qu'il se trouvait encore à une centaine de mètres, son appareil s'engageait dans un piqué vertical et entra percutant dans le sol. Il n'en restait rien ...

Quelques heures après ce tragique accident, je reçois un coup de téléphone du Ministère de la Guerre, me demandant si je ne voulais pas tenter une démonstration avec le planeur restant.

J'accepte évidemment sans hésiter et fixe rendez-vous sur la plaine pour le lendemain à 8 heures du matin.

Le 25 avril 1940, je me trouvais donc, à 8 heures du matin, examinant en détail le Rhönsperber mis à ma disposition, ainsi que l'avion Curtiss qui devait me remorquer. J'installe mon altimètre et un variomètre spécial que j'avais emporté d'Europe dans mes bagages.

Als grote zwevende vogels ergens onvermoeibaar hun spiralen tekenen, dan wijzen die onfeilbaar op krachtige stijglucht. Boven de stad, boven de witte zandbanken in de stroom zag men ze van morgen tot avond ronddraaien, duizenden buizerds, adelaars en allerlei aasgieren. Ze draaiden in bendes, altijd op dezelfde plaatsen.

Ik had hun evoluties aandachtig waargenomen, de plaatsen ontdekt waarboven ze ronddraaiden en zorgvuldig bestudeerd welk de waarschijnlijke oorsprong was van de stijgkolommen die ze gebruikten en die erg krachtig schenen.

En ik had echt zin om te vliegen...

Een jaar tevoren was ik in Oberschleziën, in een Duits kamp in Grünau, in het Reuzengebergte. Ik voelde me in topvorm en uitstekende instructeurs hadden mij alle trucs bijgebracht, wat het mij toen mogelijk had gemaakt, tot 4900 meter te stijgen...

Hier zag ik elke dag vliegvoorwaarden die nog beter waren dan de mooiste dagen van Grünau.

Maar...geen zweefvliegtuig en onmogelijk er een per vliegtuig te doen opsturen vanuit de Verenigde Staten. Bovendien zouden de Chinezen mij in volle oorlog niet hebben laten vliegen. Op een mooie morgen - het was 20 april - heeft mijn Chinese secretaris mij een persartikel vertaald, met aankondiging van een zweefvliegdemostratie in Chungking door een Chinese piloot die zijn opleiding in Duitsland had gekregen.

Inderdaad, twee dagen later kwam een groepje militaire piloten aan op het vliegveld van Chungking, met twee prachtige nieuwe zwevers van het type "Rhönsperber". Twee echte prestatietoestellen, voorzien van de beste instrumenten, hoe die in Chungking konden aankomen, na de terugtocht uit Sjanghai en nadien uit Hangkow (tweeduizend kilometers, zonder weg en zonder spoorweg !...) zal voor mij steeds een mysterie blijven. Maar ze waren daar, ik zag ze met mijn eigen ogen !

Op de 24ste liet een Chinese piloot zich tot 2.000 meter opslepen om dan een mooie stuntdemostratie te geven. Jammer genoeg dook zijn toestel vanop zowat honderd meter hoogte, om een onverklaarbare reden direct naar de grond en knalde neer. Er bleef niets over...

Enkele uren na dit tragische ongeval krijg ik een telefoontje het van ministerie van Defensie, met verzoek of ik met de overblijvende zwever een demonstratie wilde geven. Zonder een ogenblik te aarzelen aanvaard ik dit voorstel natuurlijk en maak een afspraak voor volgende morgen, om 8 uur.

Op 25 april bevond ik mij dus om 8 uur 's morgens op het vliegveld voor een grondig onderzoek van de Rhönsperber, die mij ter beschikking gesteld werd, ook trouwens van het Curtiss sleepvliegtuig. Ik installeer mijn hoogtemeter en een speciale variometer die ik in mijn bagage uit Europa meegebracht had.

Le planeur était prêt au décollage vers midi moins vingt. Je donne instruction au pilote de me remorquer au-dessus de la ville, et je lui déclare que je lâcherai l'avion à une altitude de 300 mètres et que je monterai par mes propres moyens à 2.000 mètres.

Regards sceptiques de mes amis chinois, qui acceptent difficilement qu'un Européen puisse faire quelque chose mieux qu'un Fils du Ciel ...

A midi moins un quart, je décolle. Nous suivons d'abord le fleuve. La ville est à notre gauche, étagée sur sa montagne. Il n'y a pas un seul remous; tout est lisse. C'était prévu.

Arrivé à la pointe de la presqu'île, nous tournons à gauche, de 90 degrés et cette fois, toujours en montant à 1 mètre-seconde, nous commençons à survoler la ville.

Dès que nous arrivons au-dessus des toits, je ressens de nombreux petits courants ascendants; mes variomètres m'indiquent fréquemment deux mètres-secondes. Mais je ne suis encore qu'à 200 mètres, et trop loin de mon terrain, au cas où je ne rencontrerais pas d'ascendance sérieuse.

Arrivé au-dessus de San Shin Sze, l'avion commence un léger virage à gauche et je devine qu'il va repasser au-dessus du fleuve; mon altimètre marque juste 300 mètres, et je décroche dans une petite ascendance où je me mets immédiatement en spirales serrées. Le remorquage avait duré sept minutes.

Le ciel était complètement bleu, sans un nuage, avec toutefois une légère brume violette au sol. Pas de vent. Il s'agit donc de voler uniquement au moyen de courants thermiques.

Presque' immédiatement, je constate que je tourne dans un courant très faible. Après une ou deux minutes, je commence même à descendre à une vitesse d'environ 1 mètre cinquante-seconde. Je vole à 75 km/h, incliné à 35 degrés environ. Je décide de reprendre la direction du fleuve et de me rapprocher du terrain, mais je constate que j'ai été déporté plus loin que je le pensais. Impossible de regagner l'île d'où j'ai décollé. J'avis alors un grand banc de sable, et décide de tenter une dernière chance en volant jusqu'à la pointe de la ville, où j'ai observé et senti quelques bons courants, au début de mon remorquage.

A 60 mètres au-dessus des toits – enfin ! – quelques fortes secousses et mes deux variomètres se fixent tout à coup à 2 mètres de montée.

Spirales très serrées, incliné à 45 degrés, vitesse 80 km/h, et je monte ... cette fois régulièrement et sans secousses.

200 mètres, 500 mètres, 1.000 mètres, je tourne toujours, élargissant mes spirales. Le vol devient de plus en plus facile, et cette fois, je monte à 3 mètres-seconde. Je vois le magnifique panorama de la ville, enserrée comme dans un étau entre ses deux grands fleuves; je vois, tout petits, les canonnières anglaises, françaises et américaines (le "Tutuila" où j'allais régulièrement manger de si bons curry).

Rond twintig voor 12 's middags was de zwever klaar. Ik heb de sleeppiloot instructie gegeven, mij boven de stad te slepen en heb hem gezegd dat ik op 300 meter hoogte zou loshaken en dan op eigen krachten tot 2000 meter zou stijgen.

Sceptische blikken van mijn Chinese vrienden, die moeilijk aanvaardden dat een Europeaan iets beter zou kunnen doen dan een Zoon van de Hemel...

Kwart voor twaalf 's middags stijg ik op. Om te beginnen volgen wij de rivier. De stad ligt links voor ons, op haar eigen berg. In de lucht is geen beweging te bespeuren. Alles is glad. Dat was voorzien.

Bij aankomst op de punt van het schiereiland bochten wij 90° naar links en nog steeds met 1 meter stijgen per seconde beginnen wij boven de stad te vliegen.

Zodra wij boven de daken komen voel ik talrijke kleine stijgrukjes, mijn variometers duiden dikwijls twee meter per seconde aan. Ik ben echter nog maar op 200 meter hoogte en te ver van mijn terrein ingeval ik geen ernstige "pomp" meer zou krijgen.

Boven San Shin Sze begint het sleepvliegtuig lichtjes naar links te bochten en ik vermoed dat hij de stroom gaat oversteken; mijn hoogtemeter duidt amper 300 meter aan. Ik haak los in een kleine stijgkolom waarin ik onmiddellijk heel korte spiralen begin te draaien. De opsleepbeurt heeft zeven minuten geduurd.

De hemel is helemaal blauw, zonder een enkel wolkje, met echter wel een lichte violetkleurige nevelsliert op de bodem. Geen wind. Dus kan alleen met thermische stromingen gevlogen worden.

Bijna onmiddellijk stel ik vast dat ik in een heel zwakke stijgpomp draai. Na een of twee minuten begin ik zelfs te dalen met een snelheid van ongeveer 1m50 per seconde. Ik vlieg tegen 75 km/u, met ongeveer 35 graden helling. Ik beslis opnieuw stroomwaarts te vliegen en dicht bij het terrein te komen, maar stel vast dat ik verder ben afgeweken dan ik dacht. Onmogelijk het eiland te halen waarvan ik opgestegen ben. Ik richt de neus op een grote zandbank, ik waag een laatste kans door verder te vliegen naar de punt van de stad, waar ik in het begin van de opsleepbeurt lichte stijgbewegingen had gezien en gevoeld.

Op 60 meter boven de daken - eindelijk ! - enkele serieuze schokjes en mijn twee variometers blijven plots op 2 meters stijgen hangen.

Heel scherpe spiralen, 45 graden helling, snelheid 80 km/u en jawel, ik stijg...ditmaal regelmatig en zonder rukken.

200 meter, 500 meter, 1000 meter, ik bocht nog steeds, met bredere spiralen. Het vliegen wordt steeds gemakkelijker en deze keer stijg ik met 3 meter per seconde. Ik zie het prachtige panorama van de stad, geklemd tussen haar twee grote stromen. Ik zie nu heel klein de Engelse, Franse en Amerikaanse kanonnierboten (de "Tutuila" waar ik regelmatig zo'n lekkere curry ging eten).

Je vois mon Ambassade, minuscule, les grands réservoirs à eau, le début des magnifiques gorges du Yangtsé, les innombrables champs de riz qui ressemblent aux courbes de niveau sur les cartes à reliefs. Un splendide paysage en miniature comme les Chinois les aiment dans leurs jardins.

Je m'amuse à survoler la ville en tous sens. Je me mets en folles spirales en face du gunboat américain et grimpe en quelques secondes, me semble-t-il, à 2.000 mètres. Là, je décide de m'arrêter et de me promener. Je crains surtout les Japonais qui viendront sans doute nous bombarder et pourraient bien envoyer un avion en éclaireur qui aurait facile à me descendre ... Je vole sous les couleurs militaires chinoises, et je serais donc dans mon tort.

Vers deux heures, je constate que la ville est déserte et j'en conclu qu'il doit y avoir alerte. Je passe de l'autre côté du fleuve et attends, en écarquillant les yeux. Mais je ne vois rien. Les escadrilles japonaises ont, paraît-il, passé, mais un peu au Nord de la ville, en route pour bombarder Changtu.

J'explore les environs pour vérifier mes observations et je constate qu'en dehors de la ville, il n'y a presque pas d'ascendances à trouver. Air rigoureusement lisse et stable partout.

Vers trois heures de l'après-midi, un changement se produit dans l'atmosphère: les courants diminuent considérablement au-dessus de la ville; par contre, au-dessus du fleuve, en survolant les grands bancs de sable, je rencontre quantités de belles ascendances de deux et trois mètres-seconde.

Vers quatre heures, je me sens très fatigué, j'ai mangé mon déjeuner, grosse tension nerveuse, vu que je n'ai plus volé depuis près d'un an. De plus, siège très dur et un parachute qui m'étouffe. Je sors les volets de freinage aérodynamique pour descendre et constate qu'il me faut piquer à 90 pour arriver à perdre de la hauteur, tant les courants sont forts au milieu du fleuve. Je m'amuse pendant cinq ou six minutes à prendre des tournants à la verticale au-dessus de l'Ambassade britannique et du terrain où j'aperçois des milliers de Chinois. Enfin, je me pose tout au bout de l'île pour ne pas atterrir sur les crânes. Atterrissage parfait par 42 degrés de chaleur, après un vol de 4 heures 44 minutes.

Les records asiatiques de durée et d'altitude étaient battus au premier essai. C'était le premier vol de performance en Chine. Le soir même, les journaux de la capitale donnaient le communiqué suivant, en chinois et en anglais:

"New glider record registered here, - Chungkin, April 25 (Central News). By remaining in the air for 4 hours and 44 minutes, M. Louis de San, Belgian glider-flyer and honorary director of the Sino-French-Belgian-Swiss Cultural Association, set a new endurance record for Asia to day. Flying a glider of the Aeronautical Affairs Commission, M. de San took off at 11:25 this morning. He gained an altitude of 5,700 feet.

Source: AVIATION - N° 14. Volume 2 - Mars 1946

Ik zie mijn Ambassade, ongelooflijk klein, de grote waterreservoirs, het begin van de prachtige bergengten van de Yangtsé, de ontelbare rijstvelden die gelijken op niveaubochten op reliëfkaarten. Een prachtige miniatuurreis zoals de Chinezen die graag maken in hun tuinen.

Ik amuseer me bij het overvliegen van de stad, langs alle kanten. Ik draai me in gekke spiralen boven de Amerikaanse gunboat en heb de indruk dat ik in enkele seconden naar 2000 meter hoogte stijg. Daar wil ik het bij houden en nu gaan "wandelen". Ik vrees vooral dat de Japanners ons ongetwijfeld zullen komen bombarderen, ze zouden wel eens een verkenningsvliegtuig kunnen uitzenden, dat mij gemakkelijk zou kunnen neerschieten. Ik vlieg onder Chinese militaire kleuren en ik zou dus ongelijk hebben.

Rond twee uur stel ik vast dat de stad verlaten is en ik leid daaruit af, dat er alarm geslagen is. Ik steek de stroom over en wacht dan maar af, met wijdopen ogen. Maar ik zie niets. Het schijnt dat er Japanse escadrilles doorgekomen zijn, maar iets meer ten noorden van de stad, op weg om Changtu te gaan bombarderen.

Ik verken de omgeving om mijn waarnemingen na te gaan en stel vast dat er buiten de stad omzeggens geen stijglucht te vinden is. De lucht is absoluut glad en overall stabiel. Rond drie uur 's namiddags komt er verandering in de atmosfeer, de stijglucht boven de stad neemt gevoelig af; daarentegen vind ik boven de grotenzandbanken heel wat mooie pompen van twee en drie meter per seconde.

Rond vier uur voel ik me heel moe, ik heb mijn lunch al opgegeten, ik voel grote zenuwspanning, want ik heb sedert bijna een jaar niet meer gevlogen. Bovendien is de zit heel hard en de valschermdrukt. Ik trek de luchtremmen uit om te dalen en stel vast dat ik met 90 km/u moet duiken om wat hoogte te verliezen, zo krachtig is de stijglucht in het midden van de stroom. Ik amuseer me vijf of zes minuten in bochten boven de Britse Ambassade en het terrein, waar ik duizenden Chinezen zie. Tenslotte ga ik helemaal aan het uiteinde van het eiland landen, om niet op de hoofden van al die Chinezen terecht te komen. Perfecte landing in 42 graden hitte, na een vlucht van 4 uur 44 minuten.

De Aziatische duur- en hoogterecords werden bij de eerste poging verbeterd. Het was de eerste prestatievlucht in China. Nog dezelfde avond brachten de kranten van de hoofdstad volgende persmededeling, in het Chinees en in het Engels :

"New glider record registered here, - Chungking, April 25 (Central News). By remaining in the air for 4 hours and 44 minutes M. Louis de San, Belgian glider-flyer and honorary director of the Sino-French-Belgian-Swiss Cultural Association, set a new endurance record for Asia to day. Flying a glider of the Aeronautical Affairs Commission, M de San took off at 11:25 this morning. He gained an altitude of 5.700 feet.

Bron : AVIATION - N°14. Volume 2 - maart 1946

Vertaling: Gill VAN DEN BROECK

Ceci ne vous concerne évidemment pas, chère lectrice !

JE NE SUIS PAS JALOUSE MAIS ...

je n'aime pas tellement quand:

- Il me traîne à la Toussaint sur la tombe de sa femme.
- Il se réveille en pleine nuit en hurlant: "Ne le dites surtout pas à ma femme.
- Il a été arrêté dans une manifestation M.L.F.
- Il découpe fébrilement tous les "Lui" et les "Play-Boy.
- Il appelle son oreiller "chérie"
- Il a une panne en rentrant d'un dîner d'affaires.
- Il s'inscrit à un cours pour apprendre le suédois en quatre semaines.
- Il a une bombe de laque qui traîne dans sa boîte à gants.
- Il ne remarque même pas que je me suis cassé les deux dents de devant.
- Il doit partir précipitamment pour soigner son vieux papa cardiaque un week-end de quinze août.
- Sa secrétaire me répond d'un ton égrillard qu'il est très "occupé" pour le moment.
- Il a toujours un guide des relais de campagne dans son attaché-case.
- Son portefeuille est bourré de vieilles photos de ses deux femmes et de ses huit enfants
- Il brosse soigneusement ses épaules de veston en rentrant le soir.
- Il adopte brusquement un régime pamplemousses ...
- Il refuse de se débarrasser du vieux pull poil de chameau que lui a offert son premier amour.
- Il a un séminaire d'immersion totale tous les quinze jours.
- Il se précipite sur le téléphone dès qu'il sonne et répond par onomatopées.
- Il connaît le prix exact des roses baccara.
- Il se met à citer Marguerite Duras.
- Il revient bronzé d'un voyage d'affaires à Luxembourg.
- Il s'est acheté tout seul un pull tricoté main.
- Il pleure en écoutant "la petite musique de nuit".
- Le concierge de l'hôtel lui demande "le 16 comme d'habitude?"
- Il reçoit un télégramme toutes les heures.
- Sa mère me téléphone tous les soirs et me demande "si ça va toujours"
- Il collectionne toutes les coupures de presse sur le nouveau divorce.
- Il parle de le louer une villa à Knokke pour la saison.
- Il a accéléré bizarrement en passant devant le 56 avenue Louise.
- Il a des poils de chat sur les jambes de son pantalon.
- Il a toujours une brosse à dents sur lui.
- Il enlève son alliance pour "mieux bronzer"
- Il est allé revoir Love Story à l'heure du déjeuner.
- Son meilleur ami m'invite à dîner tous les soirs.
- Il a un porte-clés tout neuf et une poupée de chiffon à son rétroviseur
- Tous les chihuahuas dans la rue viennent le renifler.
- Il refuse catégoriquement d'aller dans certains restaurants.
- Il reçoit des coups de téléphone à trois heures du matin et répond que Monsieur Filochard ce n'est pas lui
- Il fredonne "Only you" sans me regarder.
- Il prétend ne pas avoir trouvé un seul shetland à Londres.
- Et il commence à penser que l'amour à deux c'est terriblement "bourgeois".

Président d'honneur – Erevoorzitter

Léon BRANDERS
Colonel aviateur e.r.
Kolonel vlieger b.d.

Vice président d'honneur – Ere vicevoorzitter

Jacques DÔME
Colonel aviateur hre
Ere Kolonel vlieger

Membres d'honneur – Ereleden

Monseigneur le Prince Antoine de Ligne
Burggraaf Dirk FRIMOUT
Monsieur Camille MONTAIGU, Président des
Vieilles Tiges luxembourgeoises
Docteur Dominique WEIBEL, ancien président de
l'association des vétérans du vol à moteur de AC de Suisse

Monsieur Alfred BODET
Monsieur Jean DELCOUR
Monsieur Léopold HEIMES
Monsieur Alfred VANHEE
Monsieur Victor WINANTS

RAAD VAN BEHEER – CONSEIL D'ADMINISTRATION

Bureau

Voorzitter – Président	Jean KAMERS	02. 731 17 88
Vice-président	Paul JOUREZ	067. 790 337
Secrétaire général – Secretaris generaal	Robert FEUILLEN	013. 312 870*
Trésorier – Schatbewaarder	Georges de CONINCK	02.344 46 38

Leden – Membres

Hugo CLOECKAERT	02.657 00 54
André DILLIEN	02.673 36 32*
Alphonse DUMOULIN	04. 362 63 79*
Hubert MOJET	02.770 93 71
Norbert NIELS	016. 581 086
Alex PEELAERS	014.547 063 – Fax 014.540 972 – GSM 0495.217 063
Jacques ROELAND-HELMAN	02.465 46 51
Wilfried TERSAGO	011.689 878 – Fax 011.692 589

• Fax

Secretariaat – Secrétariat

Wijngaardstraat 4
3290 DIEST
Tél & Fax: 013. 312 870

*Indien U een adres- en of telefoonwijziging hebt, laat het secretariaat weten.
Ook uw belangrijke familiale gebeurtenissen*

*

**Si vous changez d'adresse ou de numéro de téléphone, n'oubliez pas d'en aviser le secrétariat.
Egalement vos événements familiaux importants**

Prochain bulletin
Volgend tijdschrift

15.07.2002

Une date à retenir !

**mercredi
7 août 2002**

**la réunion annuelle
se tiendra au Cercle nautique
de la Force Aérienne
à
Nieuport**

*

Informations complémentaires
et billet d'inscription
dans le bulletin du 15 juillet

Een datum te onthoud !

**woensdag
7 augustus 2002**

**de jaarlijks vergadering
zal plaats hebben in de
Watersportclub van de
Luchtmacht in
Nieuwpoort**

*

Bijkomende inlichtingen
en inschrijvingsbriefje
in het tijdschrift van 15 juli

