



Het driemaandelijks tijdschrift van de 'Vieilles Tiges' van de Belgische luchtvaart

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

Pionniers
et anciens
de l'aviation

Pioniers
en oudgedienden
van de luchtvaart



In dit nummer o.a. / Dans ce numéro e.a.

Patrick Haemers, Mission impossible ?

Dick Holm, 50 years later

BELGIAN AIR FORCE DAYS

www.vieillestiges.be



2014-18

N° 2-2014

35^{ste} jaar
Avril-mei-juni
35^e année
Avril-mai-juin



Pionniers et anciens de l'aviation

Pioniers en oudgedienden
van de luchtvaart

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

Editeur responsable
Marc Van de Velde

Lay out
Benoit Goffart

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

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

Verantwoordelijke uitgever
Marc Van de Velde

Lay out
Benoit Goffart

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

Photo cover:

*Captain Avi Renaud «Grat» Thys
of N° 350 Squadron, solo display
pilot flying the specially
decorated F-16AM FA-84.*

Photo © Serge Nemry.

Conseil d'administration Raad van Bestuur

Présidents d'honneur – Erevoorzitters

Jean Kamers
02 731 17 88
jeankamers@skynet.be

Michel Mandl
02 768 16 06
Michel.mandl@telenet.be

Président – Voorzitter

Wilfried De Brouwer
016 62 05 63
airman@skynet.be

Vice-présidents – Vice-voorzitters

Paul Jourez
067 79 03 37
paul.jourez@gmail.com

Guido Wuyts
03 827 41 69
g.wuyts@skynet.be

Secrétaire général – Secretaris-generaal

Didier Waelkens
02 251 33 10
vtb.secretary@gmail.com

Trésorier – Penningmeester

Alex Peelaers
014 54 70 63
alex.peelaers@telenet.be

Webmaster

Eddy De Sutter
016 48 96 45
webmaster@vieillestiges.be

Rédacteur en chef – Hoofdredacteur

Marc Van de Velde
0495 79 09 80
mc.vandevelde@telenet.be

Administrateurs – Beheerders

Danny Cabooter
03 633 22 42
stampe@skynet.be

Jean-Pierre Decock
02 426 67 17
synergic@skynet.be

Alphonse Dumoulin
04 362 63 79
al.dumoulin@skynet.be

Jean-Pierre Herinckx
02 343 93 77
jph5@skynet.be

Louis Jeangout
081 81 23 12
louis.jeangout@scarlet.be

Norbert Niels
016 58 10 86 (+ fax)
patricia.helios@telenet.be

Porte étendard – standaarddrager

Pierre Van Hecke

AU SOMMAIRE DU MAGAZINE 2-2014

INHOUD VAN MAGAZINE 2-2014

Le prochain numéro
paraîtra le 25 juillet
Het volgende nummer
verschijnt op 25 juli

04	Le mot du président	Het woordje van de voorzitter
06	Agenda	Agenda
07	Extra Muros 13 Aug 2014 : FLANDERS FIELDS	Extra Muros 13 Aug 2014: FLANDERS FIELDS
08	Bienvenue aux nouveaux membres	Welkom aan nieuwe leden
09	Décès	Overlijdens
10	RAPPORT de l'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE du 12 mars 2014	VERSLAG van de ALGEMENE VERGADERING van 12 maart 2014
14	BELGIAN AIR FORCE DAYS Kleine Brogel 12/13/14 September	BELGIAN AIR FORCE DAYS Kleine Brogel 12/13/14 September
17	Boutique VTB	Boetiek VTB
18	1er Avril 1990 - le rapatriement de Patrick Haemers, MISSION IMPOSSIBLE ?	1 APRIL 1990 - de repatriëring van Patrick Haemers, MISSION IMPOSSIBLE?
28	50 YEARS LATER Le dramatique sauvetage de Dick Holm dans l'est du Congo (1965)	50 YEARS LATER De dramatische redding van Dick Holm in Oost Kongo (1965)
39	RECCE - Chap. 4 : La mission de reconnaissance de 1946 à nos jours	RECCE - Hoofdstuk 4: De verkenningsopdracht van 1946 tot vandaag

Cotisations - Lidgelden

	VTB uniquement <i>Enkel VTB</i>	VTB + MdA* <i>VTB + HdV*</i>
Belgique <i>België</i>	Membres <i>Leden</i> € 22,00	€ 32,00
	----- Veuves <i>Weduwen</i> € 11,00	€ 21,00
Etranger <i>Buitenland</i>	Membres <i>Leden</i> € 27,50	€ 37,50
	----- Veuves <i>Weduwen</i> € 13,50	€ 23,50

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

Compte bancaire VTB *Bankrekening* : 210-0619966-91 IBAN BE23 2100 6199 6691 – BIC GEBABEBB
de / van V.T.B. asbl-vzw, rue Montoyerstraat 1/13, 1000 Bruxelles - Brussel

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

© Niets uit deze uitgave mag worden gekopieerd en/of verspreid zonder schriftelijke toestemming van de auteur.
© Aucun extrait de cette publication ne peut être copié ni distribué sans la permission écrite de l'auteur.



Le mot du président



Het woordje van de voorzitter

Chers amis,

Nous venons de vivre quelques événements remarquables. L'atmosphère de notre assemblée générale tenue le 12 mars peut être qualifiée de très positive. Notre association continue à grandir ; nous avons pour l'instant plus de 600 membres et les nouveaux membres du conseil d'administration ont été accueillis avec beaucoup d'enthousiasme. Le rapport du conseil figure plus loin dans ce magazine. Le banquet s'est lui aussi déroulé à la satisfaction générale. Pour la première fois, nous avons accueilli plus de 175 participants. Le timing était parfait... Nous avons même eut le temps de remettre les nombreuses médailles et brevets ! 45 Vieilles Tiges recevaient leur brevet ou licence de 70, 60 et 50 ans. Certains d'entre eux sont même revenus des sports d'hiver pour fêter l'évènement. Oui, nous avons encore des Vieilles Tiges qui pratiquent le ski avec 60 ans d'expérience aéronautique. Et d'autres volent encore... comme instructeur. Aviation spirit keeps you alive and fit.

Dans ce magazine, vous trouverez l'annonce de différents événements auxquels tous les membres VTB sont invités. J'aimerais attirer votre attention sur deux d'entre eux.

Notre activité annuelle Extra Muros se déroulera cette année dans la région d'Ypres, cent ans après le début de la Grande Guerre. Il s'agit d'un anniversaire que nous ne pouvons manquer. Au cours de ce conflit des centaines de milliers de victimes sont tombées rien que dans les Flanders Fields. À certains moments, on a pu compter jusqu'à cinq mille morts par jour ; les nombreux cimetières de la région en sont le témoignage vibrant. Il s'agit aussi du conflit où pour la première fois des avions ont été mis en œuvre. Les fondateurs de notre association ont démontré que

Beste vrienden ,

We hebben een aantal merkwaardige evenementen achter de rug. De atmosfeer tijdens onze algemene vergadering op 12 maart was zeer positief. Onze vereniging blijft groeien, we hebben nu meer dan 600 leden en onze nieuwe bestuursleden werden met veel enthousiasme onthaald. U vindt het verslag verder in dit magazine. Ook het banket is vlekkeloos verlopen. Voor de eerste maal waren er meer dan 175 deelnemers en de timing was perfect. Er was zelfs voldoende tijd om de talrijke medailles en brevetten uit te reiken. Een totaal van 45 VTB leden vierden hun 70, 60 of 50 jaar brevet of licentie. Enkele waren zelfs uit skiverlof teruggekomen om dit te vieren. Jawel, we hebben nog Vieilles Tiges met 60 jaar pilotenervaring die skiën, en anderen die nog ... vliegen als onderrichter. Aviation spirit keeps you alive and fit.

U zult verder in dit magazine een aantal evenementen vinden waarop alle leden uitgenodigd zijn. Laat mij toe twee ervan te vermelden.

Onze jaarlijkse Extra Muros bijeenkomst zal dit jaar in de omgeving van Ieper plaatsvinden, 100 jaar na het begin van de Grote Oorlog. Dit is een verjaardag die we niet mogen missen. Het is de oorlog waar alleen in de Flanders Fields honderdduizenden slachtoffers vielen. Er zijn periodes geweest dat er vijfduizend doden per dag geteld werden; de talrijke kerkhoven in de omgeving zijn de stille getuigen daarvan. Het is de oorlog waar voor het eerst vliegtuigen werden ingezet en waar de stichters van de Vieilles Tiges hebben aangetoond dat beroepsbekwaamheid en gedrevenheid doorslaggevende elementen zijn bij het aanwenden van het vliegtuig als gevechtswapen.

Het is de oorlog geweest waarna de slogan 'nooit meer oorlog' is ontstaan;

professionnalisme et enthousiasme sont des éléments déterminants dans la mise en œuvre de l'avion comme arme de combat.

Après ce conflit, nous avons vu apparaître le slogan « Plus jamais de guerre » ; un slogan, qui n'a pas fonctionné car il était tout simplement illusoire de s'imaginer qu'il suffisait de désarmer pour tempérer les instincts guerriers de notre société. Vingt ans plus tard, il a fallu se rendre à l'évidence : cette approche a échoué ; dans le monde conflictuel dans lequel nous vivons, le désarmement unilatéral n'est pas une recette permettant d'éviter les conflits. Je ne peux que vous recommander de réserver la date du 13 août dans votre agenda. Ce sera l'occasion de rendre hommage aux nombreuses victimes de cet affreux conflit et de réfléchir un instant aux véritables priorités qui doivent interpellier notre société et en assurer la stabilité.

Le second évènement est d'un tout autre ordre. Le chef de corps de Kleine-Brogel invite tous les anciens/flying crews belges pour des retrouvailles toutes particulières la veille du meeting à Kleine-Brogel, soit le vendredi 12 septembre. C'est le jour de l'arrivée des participants ainsi que de nombreux « rehearsals » ; la Patrouille de France a notamment déjà planifié un vol d'entraînement ce jour. Il s'agit donc d'une rencontre qui risque d'être mémorable à bien des égards, à l'abri des problèmes d'embouteillages et d'autres évènements de grande affluence.

Nous pourrons ainsi assister aux activités aériennes à la carte... Ce sera également l'occasion de partager de nombreuses "war stories" qui égayeront sans aucun doute l'atmosphère toute particulière de telles rencontres entre anciens et collègues. Le formulaire d'inscription figure dans ce magazine. À la demande pressante de KB, inscrivez-vous à temps ! En cas d'empêchement, il vous sera toujours loisible d'annuler votre participation et ce jusqu'au 15 août. See you on 12 September.

Cheers,
Wif

Traduction : MM



2014-18

een slogan die niet gewerkt heeft omdat velen dachten dat het voldoende was te ontwapenen om de instinctieve oorlogsdrang van onze samenleving te temperen. Een goede 20 jaar later werd bewezen dat deze benadering verkeerd was; eenzijdige ontwapening is een slecht recept om conflicten te voorkomen in de agressieve wereld waarin we leven. Ik kan enkel aanbevelen 13 augustus te reserveren om de gruwelen van de eerste wereldoorlog te herdenken en er eens bij stil te staan welke de juiste prioriteiten zijn om de stabiliteit van onze maatschappij te bestendigen.

Het tweede evenement brengt wat meer leven in de brouwerij. De korpsoverste van KB nodigt alle Belgische anciens/flying crews uit voor een speciale samenkomst op 12 september, de vrijdag voor de vliegmeeting. Dit is de dag dat de deelnemers aankomen en dat er al heel wat rehearsals plaatsvinden; ondermeer de Patrouille de France is reeds gepland om die dag te oefenen. Dit is dus een exclusieve samenkomst waar we heel wat ambiance verwachten en waar we ons niet te veel zorgen moeten maken over files en mensenmassa's. De vliegactiviteiten zullen we à la carte kunnen beleven en dit geldt ook voor de sterke verhalen die ongetwijfeld zullen opduiken bij het weerzien van de talrijke anciens en collega's. Het inschrijvingsformulier vindt u hierbijgevoegd. KB dringt aan op een tijdige inschrijving. Mocht er na uw inschrijving nog iets verkeerd lopen, dan kunt u zich nog altijd uitschrijven vóór 15 augustus. See you on 12 September.

Cheers,
Wif



**BELGIAN
AIR FORCE DAYS**
KLEINE BROGEL AIR BASE 13-14 SEPTEMBER 2014



AGENDA

Dimanche 11 mai

Cérémonie du souvenir à Vroenhoven.

Rendez-vous à l'église de Vroenhoven à partir de 10h00. À 10h30, messe solennelle. Vers 11h15, départ en procession vers le pont du canal Albert, cérémonie et retour vers la salle paroissiale pour la réception. Tous les membres sont les bienvenus.

Mercredi 28 mai 2014

Lunch VTB à l'ULModrome de Maillen (Namur) organisé par Dédé Dillien.

Rendez-vous entre 11h et 11h30 à l'ULModrome, Rue Neuve Ferme, B-5330 Assesse-Maillen (GPS: N 50 22 27 – E 004 55 40).

Menu :

Apéritif (Cava brut et Tapas en amuse-bouche), plat (Cochon de lait rôti et sa jardinière de légumes accompagné de gratin dauphinois avec sauces au choix, béarnaise ou 2 poivres), dessert (Trio de bavarois, et crème anglaise sur coulis de fruits rouges, café/thé) avec 1/2 de vin par personne et eaux.

Réservation AVANT le 13 mai par virement de 30 € par personne sur le compte BE65 9730 0532 1896 (BIC ARSPBE22XX) de André Dillien (Tel 02 673 3632) à 1170 Bruxelles.

Offre réservée uniquement aux membres VTB et leur épouse/partenaire (maximum 2 personnes par réservation).

Mercredi 14 mai & 11 juin

Réunion mensuelle à la Maison des Ailes

Mercredi 09 juillet

Réunion mensuelle avec lunch dans la cafétéria du Musée de l'Air.

Prix du lunch : 40 € all-in pp

Réservation **AVANT le 25 juin** en renvoyant le bulletin d'inscription (verso du feuillet-adresse) et par virement du montant total sur le compte VTB (voir p. 3).

Mercredi 13 août

Outdoor in Flanders Fields

Zondag 11 mei

Ceremonie Vroenhoven.

Afspraak aan de kerk van Vroenhoeven vanaf 10u. Om 10.30u herdenkingsmis. Rond 11.15u vertrek naar de brug over het Albertkanaal, ceremonie en terugkeer naar de parochiezaal voor de receptie. Alle leden zijn uitgenodigd.

Woensdag 28 mei 2014

VTB lunch op de ULM site van Maillen (Namen), georganiseerd door André Dillien.

Afspraak tussen 11 en 11.30 u op de site, Rue Neuve Ferme, B-5330 Assesse-Maillen (GPS N 50 22 27 – E 004 55 40).

Menu:

Aperitief (Cava brut en hapjes), hoofdschotel (gebraden speenvarken met groentenkrans en aardappelgratin, saus naar keuze- bearnaise of peperroom), dessert (trio van bavarois en Engelse roomsaus met coulis van rood fruit), koffie/thee, water en 1/2 l wijn pp.

Reservatie VOOR 13 mei met overschrijving van € 30 pp op de rekening BE65 9730 0532 1896 (BIC ARSPBE22XX) van André Dillien (Tel 02 673 3632) à 1170 Brussel.

Aanbod enkel voor VTB leden en partner (maximum 2 personen per reservatie)

Woensdag 14 mei & 11 juni

Maandelijkse bijeenkomst in het Huis der Vleugels

Woensdag 09 juli

Maandelijkse bijeenkomst met lunch in cafetaria van het Luchtvaartmuseum.

Prijs van de lunch : € 40 all-in pp

Reservatie **VOOR 25 juni** door het inschrijvingsformulier (verso postblad) terug te sturen en door storting van het totaal bedrag op de VTB-rekening (zie p. 3).

Woensdag 13 augustus

Outdoor in Flanders Fields

Extra Muros 13 Aug 2014 : FLANDERS FIELDS

Comme cela a déjà été mentionné dans le mot du président, les VTB organisent cette année l' "Extra Muros" à Flanders Fields (Passendale, Ypres, etc). Veuillez noter qu'un autocar sera disponible; il partira de Rotselaar (premier endroit où l'on pourra embarquer) et s'arrêtera encore à Bertem et à l'Hôpital Militaire de Neder-Over-Heembeek. Le rassemblement a lieu à Passendale au restaurant où l'on prendra le lunch. Les participants qui se rendent sur place avec leur propre véhicule pourront laisser leur voiture sur le parking du restaurant pendant la durée de la visite. Ils reprendront leur véhicule après le tour des Flanders Fields. Le drink se déroulera en principe au restaurant Regina sur la Grand Place à Ypres, à 300 m. de la Porte de Menin. Ceux qui utilisent leur propre véhicule recevront des instructions pour le parking à Ypres. L'autocar rentre sur Neder-Over-Hembeek, Bertem et Rotselaar après le drink.

Il est demandé aux membres qui désirent participer au Last Post à 20 h. d'utiliser leur propre véhicule. Le formulaire d'inscription (au dos du feuillet-adresse) prévoit 3 options : (1) Transport en autocar, (2) véhicule personnel et (3) véhicule personnel avec Last Post. Il sera servi un repas sandwiches aux membres qui participeront au Last Post; cela se fera à partir de 18 h dans le restaurant où aura lieu le drink.

Zoals gemeld in het woordje van de voorzitter organiseert de VTB dit jaar haar "Extra Muros" in Flanders Fields (Passendale, Ieper, enz). Gelieve te noteren dat er een bus beschikbaar zal zijn, vertrekkend vanuit Rotselaar met gelegenheid tot opstappen bij het vertrek, in Bertem en aan het Militair Hospitaal in Neder-Over-Hembeek. De samenkomst is voorzien in Passendale aan het restaurant waar later de lunch geserveerd wordt. De deelnemers met privéwagens kunnen hun wagen op de parking van het restaurant achterlaten voor het verder verloop van het bezoek. De wagens kunnen terug opgepikt worden na de Flanders Fields tour. In principe zal de drink plaats vinden in het restaurant Regina op de Grote Markt in Ieper, op 300 meter van de Meense Poort. De bestuurders van de privéwagens zullen richtlijnen ontvangen voor parking in Ieper. De bus zal terugrijden na de drink richting Neder-Over-Hembeek, Bertem en Rotselaar. Diegenen die de Last Post willen bijwonen worden gevraagd om voor eigen vervoer te zorgen. Het inschrijvingsformulier (op achterkant van het postblad) voorziet drie opties: (1) Vervoer met bus, (2) eigen vervoer en (3) eigen vervoer met Last Post. Aan diegenen die de Last Post bijwonen wordt de gelegenheid geboden om vanaf 18 u. een broodmaaltijd te nuttigen in het restaurant waar de drink wordt aangeboden.

SCHEDULE 13 AUG 2014

- Bus timing:** Departure Rotselaar 07h00, Bertem 07h20 & Military Hospital 08h00.
- 09h45:** Arrival & coffee Oude Kaasmakerij, 's Graventafelstraat 48 a, 8980 Passendale (Zonnebeke).
+32 (0)51 777 005, +32 (0)473 381 656 (Chris) info@deoudekaasmakerij.be
- 10h15:** Visit of the Zonnebeke museum (Memorial Museum Passendale) by coach.
- 12h45:** Lunch Oude Kaasmakerij.
Menu: Soup, Roasted chicken filet with vegetables, croquettes & mustard sauce, chocomousse & coffee, wine and water.
- 14h30:** Tour of the Flanders Fields (by coach).
- 17h00:** Drink in Ypres (most likely in restaurant Regina at the Grote Markt).
- 17h45:** Coach back home or (optional) sandwiches and Last Post (20 h).
- Sandwiches p/p:** Sandwiches p/p: 3 slices of home made bread with Passendale cheese, cooked ham, Coburg ham and salad with dressing.



BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

WELKOM AAN NIEUWE LEDEN

Jan DE BRUYN

Geboren op 23 Dec 1951
Gerhagenstraat 82
B-3980 Willebroek
Gsm 0475 509 663
E-mail jandebryun@skynet.be
Gebreveteerd piloot zweefvliegtuig
door KBAC op 19 Aug 1969
Aanvaard VT
Peters: Danny Cabooter & Guido Wuyts.

Albert DEMOULIN

Né le 12 Avr 1926
Rue Lambertine Bosny 12
B-4053 Embourg
Tel 04 365 1010
Breveté F.E.
par AA le 15 Sep 1947 (828/1184)
Admis VT
Parrains : Léopold Mouzon & Jean Michotte.

Gérard BOUFFIOUX

Né le 29 Oct 1947
Rue de Fosses 157
B-5060 Arsimont
Gsm 0495 897 793
E-mail gerard.bouffieux@skynet.be
Breveté pilote
par BAF en avril 1973 (Prom 71C)
Admis VT
Parrains : Wif De Brouwer & Léon Stenuit

Peter STAMS

Geboren op 30 Jul 1962
Schepersweg 74
B-3600 Genk
Gsm 0476 928 997
E-mail peter.stams@telenet.be
Gebreveteerd piloot
door BAF op 30 Mar 1988 (Prom 86A)
Aanvaard ACT
Peters: M. Mandl & D. Waelkens.

Robert SCHEPENS

Né le 12 Nov 1944
Avenue Eugène Ysaye 49
B-1070 Bruxelles
Gsm +212 666 765 442
E-mail robertschepens@gmail.com
Breveté pilote par
AA en 1967 (No 171 3201)
Admis VT
Parrains : Jean De Rycker & Jacques Siroux.

Albert-Jos VERMEIREN

Geboren op 09 Jun 1926
Ferdinant Verbiestlaan 40
B-2650 Edegem
Tel/Fax 03 440 3177
Gebreveteerd piloot
door BL op 02 Mei 1950 (PPL)
Aanvaard VT
Peters: D. Cabooter & G. Wuyts.

Jean-Marie JACQUEMART

Né le 29 Sep 1934
Rue des Prés 23 / 201
B-4300 Waremme
Tel 019 300 541
E-mail jeanmarie.jacquemart@gmail.com
Admis A
Parrains : Paul Jourez & Alphonse Dumoulin

Luc VAN DE WINCKEL

Geboren op 19 Nov 1974
Neesveld 37
B-3040 Huldenberg
Gsm 0476 352 029
E-mail luc.vandewinckel@gmail.com
Aanvaard A
Peters: W. De Brouwer & Poly Stevens.

Philippe BELLENS

Geboren op 10 Mei 1945
View Talay Villas 404/154
Jomtien 20150 Chonburi, Thailand
Gsm +66 817 758 027
E-mail philippebellens@yahoo.fr
Gebreveteerd piloot
door BL in juni 1971 (CPL)
Aanvaard VT
Peters: Louis Jeangout & Norbert Niels.

Les photos du banquet 2014
sont disponibles sur notre site :

<http://www.vieillestiges.be/fr/pictures/album/142>

Foto's van het 2014 banket zijn beschikbaar
op onze website:

<http://www.vieillestiges.be/nl/pictures/album/142>

Décès

Overlijdens



Paul Van Pelt

(04 02 2014)

Jo Premont

(19 02 2014)

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

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

SOCIETE ANONYME BELGE
DE CONSTRUCTIONS
AERONAUTIQUES




S.A.B.C.A.

www.sabca.com

VTB - RAPPORT de l'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE du 12 mars 2014

Le président Wilfried De Brouwer
ouvre la séance à 15h05.

Beste vrienden, van harte welkom. Comme le veut la tradition, puis-je vous demander de vous lever pendant que je cite le nom des membres qui nous ont quittés au cours de l'année 2013; nous observerons ensuite quelques instants de silence :

Permettez-moi de citer d'abord les membres d'honneur :
Amanda « Mouchka » Stassart, Michel « Mike » Donnet, Roger Routin (Past President VTF) & Cécile Heems.
Nos membres : Albert Duquet, Gustave Rens, Roger Van Rompaey, Jean Bonnevie, Theo De Clippel, Julien Van Hurck, Victor van Hal, Simone Fabry, Albert Debêche, Jacques Gobillon, Marc De Vriendt, Michel 'Tem' De Temmerman & Herman De Wulf.
Nos ex-membres : Serge Castermans, Lucien Demey.
Nous ont déjà quittés cette année : Paul Van Pelt, Jo Premont & Robert « Bobby » Bladt (ex-membre).

Après un an à la présidence des VTB, il m'est très agréable de vous présenter un bilan positif. Nous avons effectivement perdu plusieurs de nos amis membres, mais nous sommes toutefois parvenus à maintenir nos effectifs à niveau. Vous remarquerez dans les statistiques que nous comptons près de 600 membres à fin 2013 : le nombre le plus élevé à ce jour. Cela signifie que l'aviation spirit demeure vivace et nous nous efforcerons à l'avenir de remplacer systématiquement ceux qui nous ont quittés pour leur dernier vol.

L'année écoulée m'a permis de me rendre compte à quel point notre association est unanimement appréciée. Les organisateurs des cérémonies commémorant des événements aéronautiques majeurs sont toujours extrêmement honorés de la présence d'une délégation des Vieilles Tiges. Nous sommes étonnés du respect que ces organisateurs portent aux représentants de ceux dont ils célèbrent le souvenir. Nous pouvons être fiers, pour ce qui nous concerne, d'être reconnus comme représentants des pionniers et des héros de l'aviation. Nous tenons, d'autre part, à témoigner notre reconnaissance à ceux qui permettent ces cérémonies. Ils sont ceux qui rappellent à la postérité les sacrifices consentis par les pionniers et les héros de l'aviation afin que nous puissions vivre libres.

Respect et fierté, c'est ce que nous ressentons aussi lors des funérailles de ceux qui nous ont quittés. On sent très bien que la famille est fière de ce que leur parent décédé a presté à l'aviation. Ils sont très heureux de voir une délégation avec des collègues du défunt. La preuve que dans l'aviation, nous sommes une grande famille avec des membres qui se respectent et se soutiennent mutuellement. Honorer nos pionniers et nos prédécesseurs est un de nos objectifs à conserver et nous ferons tout pour l'accomplir.

Un autre objectif est d'apporter du soutien aux collègues et à

VTB - VERSLAG van de ALGEMENE VERGADERING van 12 maart 2014

Voorzitter Wilfried De Brouwer
opent de vergadering om 15.05u.

Beste vrienden, van harte welkom. Zoals de traditie het wil, vraag ik iedereen om op te staan terwijl ik de namen voorlees van de leden die ons in 2013 verlaten hebben; we houden ook enkele ogenblikken stilte in acht:

Sta me toe eerst de ereleden te vermelden:
Amanda « Mouchka » Stassart, Michel « Mike » Donnet, Roger Routin (Past President VTF) & Cécile Heems.
Onze leden: Albert Duquet, Gustave Rens, Roger Van Rompaey, Jean Bonnevie, Theo De Clippel, Julien Van Hurck, Victor van Hal, Simone Fabry, Albert Debêche, Jacques Gobillon, Marc De Vriendt, Michel 'Tem' De Temmerman & Herman De Wulf.
Onze ex-leden: Serge Castermans, Lucien Demey.
Hebben ons dit jaar al verlaten: Paul Van Pelt, Jo Premont & Robert « Bobby » Bladt (ex-lid)

Een jaar na mijn aanstelling als voorzitter van de VTB kan ik jullie met veel genoegen een positieve balans voorleggen. Uiteraard zijn we een aantal collega's verloren maar we zijn er in geslaagd om het ledenaantal op peil te houden. Jullie zullen merken in de statistieken dat we op het einde van 2013 met bijna 600 waren; het hoogste cijfer ooit. Dat betekent dat de aviation spirit leeft en er zal voor zorgen dat diegenen die vertrokken zijn voor hun laatste vlucht, systematisch vervangen worden.

Tijdens het voorbije jaar is het mij opgevallen dat onze vereniging veel waardering opwekt. De organisatoren die plechtigheden organiseren ter herinnering van belangrijke luchtvaart evenementen, zijn telkens zeer vereerd een delegatie van de Vieilles Tiges te kunnen verwelkomen. Men voelt als het ware het respect dat die mensen opbrengen voor de vertegenwoordigers van diegenen die zij herdenken. En, wat ons betreft, wij mogen fier zijn dat we de pioniers en de helden van de luchtvaart kunnen vertegenwoordigen. Anderzijds moeten we ook veel waardering opbrengen voor diegenen die deze plechtigheden organiseren. Zij zijn het die er onze nakomelingen aan herinneren welke offers de luchtvaartpioniers gebracht hebben om ons toe te laten in vrijheid te leven.

Tijdens de begrafenis van hen die ons verlaten hebben voelen we respect en trots. We merken heel goed dat de familie trots is op wat hun overleden familielid in de luchtvaart gepresteerd heeft. Ze zijn heel blij om een delegatie van collega's van de overledene te kunnen verwelkomen. Dat bewijst dat we in de luchtvaart één grote familie zijn, met leden die mekaar respecteren en ondersteunen. Onze pioniers en voorgangers eren is een van onze doelstellingen die we moeten in stand houden en daar zullen we ook alles voor doen.

Een ander doel is steun aan collega's en hun familie te verlenen

leurs familles dans les moments difficiles. Nous n'avons malheureusement pas les moyens pour fournir de l'aide au niveau financier, mais nous pouvons le faire avec des conseils et du soutien moral. Nous avons récemment fait l'expérience que cela est également fort apprécié.

Je dois également vous informer que nous nous voyons contraints d'augmenter légèrement la cotisation annuelle à partir de 2015. L'essentiel de nos dépenses concerne les couronnes mortuaires lors des décès et l'impression de nos magazines trimestriels. Du fait de la moyenne d'âge élevée de nos membres et de l'augmentation des frais postaux, nous ne pouvons qu'anticiper que les frais couvrant ces postes vont s'accroître. Ce sont deux domaines sur lesquels nous n'avons aucune prise. Nos défunts méritent une belle couronne pour leurs funérailles et notre magazine sert, conjointement à notre site web, d'enseigne pour notre association. Le trésorier vous présentera les nouveaux montants des cotisations ultérieurement.

Pour conclure, je tiens à vous remercier pour votre support. Les membres sont la force motrice de notre association et nous ferons tout ce qui est possible pour maintenir ce moteur en état de marche. Mes remerciements s'adressent encore aux membres du Conseil d'administration sur le soutien desquels je puis compter. Permettez-moi d'en mentionner les figures de proue, à savoir le secrétaire général, le webmaster, le rédacteur en chef et le trésorier qui consacrent une bonne partie de leur temps libre pour assurer le bon fonctionnement des VTB.

Merci encore à notre « photographe officiel » NO², toujours fidèle au poste afin que notre webmaster puisse mettre les photos de nos activités en ligne dans les 24 heures. Nous pouvons aussi compter sur Guido, notre vidéaste ainsi que Pierre, notre porte-drapeau; ils servent le renom de notre association sans désespérer. Qu'ils en soient ici remerciés.

Approbatie du procès-verbal de l'assemblée générale statutaire du 13 mars 2013, publié dans le magazine N° 2/2013 : le PV est approuvé.

Rapport du secrétaire général Didier Waelkens :

Il annonce que 34 membres sont présents et 42 procurations ont été enregistrées ; 76 membres sont donc représentés à cette assemblée générale.

Au 31 décembre 2013, notre association comptait 596 membres, répartis comme suit :

- VT	460
- ACT	22
- A	80
- Veuves	25
- Associations	9

En 2013, nous avons perdu 19 membres décédés, 12 ont donné leur démission et 3 membres ont été radiés suite au renouvellement de la cotisation. 42 nouveaux membres sont venus renforcer nos effectifs.

Voici le récapitulatif de nos activités en 2013 :

- Comme chaque année, nous avons participé à diverses cérémonies du souvenir dont Vroenhoven le 11 mai,

in difficiles moments. Helaas hebben we de middelen niet om financieel te steunen, maar we kunnen hen wel met raad en morele steun bijstaan. We hebben dat onlangs gedaan en het werd zeer op prijs gesteld.

Laat mij ook toe om u in te lichten dat we ons verplicht zien het jaarlijks lidgeld vanaf 2015 lichtjes te verhogen. Onze voornaamste onkosten zijn de kransen bij overlijden en het drukken en verzenden van onze magazines. Wegens de hoge gemiddelde leeftijd van ons ledenbestand en wegens de hogere verzendingskosten van onze magazines moeten we er ons aan verwachten dat de onkostennota's van deze posten zullen stijgen. Het zijn twee domeinen waarin we niet willen of kunnen inleveren. Onze overledenen verdienen een mooie krans bij hun uitvaart en ons magazine is, samen met onze website, het uithangbord van onze vereniging. De penningmeester zal u later de nieuwe bijdragen voorstellen.

Tot slot wil ik jullie allen danken voor uw steun. De leden zijn de motor van onze vereniging en we zullen er alles aan doen om die motor op gang te houden. Mijn dank gaat ook naar de leden van de Raad van Bestuur die een ware steun voor mij betekenen. Laat mij toe vooral de sleutelfiguren te vermelden; met name de secretaris generaal, de webmaster, de hoofdredacteur en de penningmeester die belangloos hun vrije tijd opofferen voor de goede werking van de VTB.

Ook een speciaal woordje van dank aan onze alom aanwezige "officiële fotograaf" NO², die er telkens over waakt dat de foto's van al onze activiteiten binnen de 24 u doorgespeeld worden aan de webmaster. Wij kunnen ook steeds rekenen op Guido onze videospecialist en op Pierre onze vaandeldrager; zij zijn onverdroten in de weer voor onze vereniging. Dank u.

Goedkeuring van het verslag van de algemene vergadering van 13 maart 2013, gepubliceerd in het magazine Nr 2/2013: het verslag wordt goedgekeurd.

Verslag van algemeen secretaris Didier Waelkens :

Hij deelt mee dan 34 leden aanwezig zijn en er 42 volmachten werden binnengebracht; er zijn dus 76 leden aanwezig op deze algemene vergadering.

Op 31 december 2013 telde onze vereniging 596 leden, verdeeld als volgt:

- VT	460
- ACT	22
- A	80
- Weduwen	25
- Verenigingen	9

In 2013 zijn er 19 leden overleden, 12 gaven hun ontslag en 3 leden werden geschrapt omdat ze hun bijdrage niet betaalden. 42 nieuwe leden kwamen onze rangen versterken.

Hierbij een overzicht van onze activiteiten in 2013:

- Zoals elk jaar namen we deel aan allerlei herdenkingen: Vroenhoven op 11 mei, Remembrance Day aan het Jubelpark op 12 oktober en op 1 november aan het Ereperk der Vliegeniers & RAF op het kerkhof van Brussel. Telkens werd een bloemenkrans neergelegd. We waren ook aanwezig in Tigelot in augustus en in

Remembrance Day au Cinquantenaire le 12 octobre et le 1^{er} novembre à la Pelouse des Aviateurs Et RAF au cimetière de Bruxelles. A chaque fois, une gerbe de fleurs a été déposée.

Nous étions également présents en août au Tigelot ainsi qu'en septembre à St Denijs-Westrem.

- L'Assemblée Générale fut convoquée pour le 13 mars à la Maison des Ailes tandis que notre banquet annuel s'est tenu dans les Salons de Romree le samedi 23 mars où nous étions 149 convives. 20 médailles et diplômes ont été remis aux membres présents pour leurs 50, 60 ou 70 ans de brevet.
- En juillet, nous nous sommes retrouvés au Musée de l'Air et notre réunion mensuelle du mois d'août s'est déroulée le 28 à Kleine Brogel.

J'aimerais cette année encore mentionner l'existence du VTB Webzine. Il s'agit du VTB magazine qui est distribué par e-mail sous format pdf. Actuellement, une trentaine de membres ont choisi cette option. Tout qui le désire peut bien sûr faire le même choix à n'importe quel moment ; il suffit de le communiquer au secrétariat. Et ce choix n'est pas irréversible, il est donc possible à tout moment de revenir au magazine format papier classique...

La mailing-list VTB compte à ce jour 466 « abonnés », soit 24 de plus que l'an passé ; cela signifie que 78% des membres ont accès à internet. Malgré ce pourcentage très élevé, 392 membres (comme en 2013), soit 66%, n'ont toujours pas visité le site de l'association... Comme je l'avais déjà signalé l'année passée, c'est vraiment dommage que si peu d'intérêt soit porté à cet outil et au travail réalisé par le webmaster et quelques bénévoles, e.a. pour les traductions... Ainsi, certains membres du conseil d'administration sont (très) régulièrement contactés pour des questions diverses – comme p.ex. les coordonnées ou la carrière d'un membre de l'association – alors qu'il suffit de consulter le site internet pour y trouver la réponse... Les articles concernant www.vieillestiges.be publiés dans le magazine ne semblent malheureusement pas avoir incité les membres à consulter le site de l'association.

Notre site reste cependant très populaire et est journalièrement visité de partout dans le monde. Nous avons compté plus de 20.000 visites en 2013 et avons début mars dépassé les 70.000 visiteurs. En 2013, un effort particulier a été fait pour y publier tous les Mémoires de l'Aviation belge ; cela a demandé un travail conséquent de traduction afin de pouvoir publier ces ouvrages dans les deux langues. Il n'en reste que quelques-uns à terminer, ce qui devrait être fait cette année.

Rapport du trésorier Alex Peelaers :

Bilan 2013 :

- Compte épargne : € 23.880,10
- Compte courant : € 1.181,14
- Caisse trésorerie : € 435,30

Si on y ajoute le stock de la boutique ainsi que les produits acquis et les charges à reporter, le bilan 2013 présente un to-

St. Denijs-Westrem in september.

- De Algemene Vergadering werd gehouden op 13 maart in het Huis der Vleugels terwijl ons jaarlijkse banket plaatsvond in de Salons de Romree op zaterdag 23 maart met 149 aanwezigen. Er werden 20 medailles en diploma's uitgereikt aan aanwezige leden voor hun 50, 60 of 70 jaar brevet.

In juli kwamen we samen in het Luchtvaartmuseum en onze maandelijkse vergadering van augustus vond de 28ste plaats, in Kleine Brogel.

Dit jaar wil ik ook het VTB Webzine vermelden. Het is het VTB magazine dat via mail verdeeld wordt in pdf-formaat. Op dit moment hebben een 30-tal leden voor deze formule gekozen. Iedereen die dat wil, kan hier altijd voor kiezen; u laat het gewoon weten aan het secretariaat. De keuze is ook niet onomkeerbaar, men kan dus op elk moment weer terugkeren naar de papieren versie...

De VTB e-mailing list telt vandaag 466 'abonnees', 24 meer dan het vorige jaar; dat betekent dat 78% van de leden toegang hebben tot internet. Ondanks dit hoge percentage hebben 392 leden (zoals in 2013), ofwel 66%, de website van de vereniging nog steeds niet bezocht... Zoals ik vorig jaar al heb gezegd, is het heel spijtig dat er zo weinig belangstelling bestaat voor deze site en voor het werk van onze webmaster en enkele vrijwilligers, o.a. voor de vertalingen... Zo krijgen bepaalde leden van de raad van bestuur (heel) regelmatig allerlei vragen – zoals bijvoorbeeld de contactgegevens of de carrière van een lid van de vereniging – terwijl het antwoord gewoon op de website staat.... Helaas hebben de artikelen over www.vieillestiges.be in het magazine de leden er niet toe aangezet om de site van de vereniging te bezoeken.

Toch blijft onze site heel populair, hij trekt dagelijks bezoekers van over de hele wereld. In 2013 telden we meer dan 20.000 bezoeken en begin maart waren er al meer dan 70.000 bezoeken. In 2013 werd er een speciale inspanning gedaan om er alle Memorials van de Belgische Luchtvaart op te publiceren; het heeft heel wat vertaalwerk gevraagd om de teksten in de beide talen te kunnen publiceren. Dit jaar worden de resterende verder afgewerkt.

Rapport van penningmeester Alex Peelaers:

Balans 2013:

- Spaarrekening: € 23.880,10
- Zichtrekening: € 1.181,14
- Kas penningmeester: € 435,30

Als men daar de voorraad van de boetiek bijvoegt plus de aangekochte producten en de over te dragen lasten, dan vertoont de balans 2013 een totaal van € 33.504,68. De resultatenrekening vertoont een positief resultaat van € 1.024,12.

tal de € 33.504,68. Au final, les comptes présentent un solde positif de 1.024,12 €.

Budget 2014 :

Cette année encore, il ne présente que peu de modifications par rapport à 2013 et s'élève à € 15.300, soit € 750 de plus que l'an passé. Au niveau des recettes, le plus gros poste concerne les cotisations (€12.100) et du côté des dépenses, les coûts de publication du magazine sont maintenus à € 8.000.

Le budget est adopté à l'unanimité.

M. Claude Buisseret, représentant les vérificateurs aux comptes, confirme avoir vérifié la comptabilité de l'année 2013 et avoir constaté que les comptes sont bien tenus et qu'il n'y a aucun litige en cours. Il félicite le trésorier pour l'excellente tenue des comptes ce qui permet de présenter une situation fidèle des avoirs, du résultat et de la situation financière de l'association. Il propose donc à l'assemblée générale d'approuver les comptes. Le secrétaire demande dès lors à l'assemblée d'accorder décharge aux vérificateurs et aux administrateurs pour l'exercice 2013. Elle est accordée à l'unanimité.

Pour l'exercice 2014, messieurs Xavier Janssens et Claude Buisseret sont reconduits dans leur fonction de vérificateurs aux comptes tandis que messieurs Thierry Tournay et Pierre Debourse le sont en tant que suppléants.

La radiation de 3 membres pour non règlement de la cotisation 2013 est actée.

Le trésorier présente également les montants des cotisations valables à partir de 2015, soit :

- Membres résidant en Belgique : € 25;
- Membres résidant à l'étranger : € 35;
- Membres ayant opté pour le Webzine (VTB-magazine par internet), Belgique et étranger : € 25;
- Veuves : 50% des montants ci-dessus.

Ces nouveaux montants sont approuvés à l'unanimité.

Élections :

Quatre administrateurs sont sortants et rééligibles : Alex Peelaers, Louis Jeangout, Norbert Niels & Wilfried De Brouwer. Ils sont réélus à l'unanimité.

Nouvelles candidatures : Michel Leclair et Léon Sténuit présentent brièvement leur carrière aéronautique; ils sont ensuite soumis au suffrage et sont élus à l'unanimité.

Le président félicite les membres du Conseil d'administration pour leur réélection ainsi que les deux nouveaux membres pour leur élection.

La parole est ensuite donnée aux membres présents pour les traditionnelles questions-réponses. M. Camille Goossens, président de la Maison des Ailes, confirme que le montant de la cotisation MdA est maintenu à € 10 si elle est payée conjointement avec celle des VTB.

Le président clôture l'AG 2014 à 15h50 et invite les membres au verre de l'amitié dans le bar de la Maison des Ailes.

Budget 2014:

Er is weinig verschil met dat van 2013, met een bedrag van € 15.300, ofwel € 750 meer dan vorig jaar. De ledenbijdragen zijn de grootste inkomstenpost (€ 12.100), het magazine met €8.000 is de grootste uitgave.

Het budget wordt unaniem goedgekeurd.

M. Claude Buisseret, vertegenwoordiger van de auditors, bevestigt de boekhouding van 2013 te hebben gecontroleerd en stelt vast dat de rekeningen goed werden beheerd en dat er geen lopende geschillen zijn. Hij feliciteert de penningmeester voor zijn werk, dat een getrouw beeld geeft van de activa, het resultaat en de financiële toestand van de vereniging. Hij stelt de algemene vergadering dan ook voor de rekeningen goed te keuren. De secretaris vraagt de vergadering daarom kwijting te verlenen aan de auditors en bestuurders voor het jaar 2013. Dat gebeurt unaniem.

Voor het boekhoudjaar 2014 worden de heren Xavier Janssens en Claude Buisseret opnieuw aangesteld als controleur van de rekeningen, met de heren Thierry Tournay en Pierre Debourse als vervanger.

Er wordt akte genomen van de schrapping van 3 leden wegens niet-betaling van de bijdrage 2013.

De penningmeester stelt ook de ledenbijdragen voor vanaf 2015:

- Leden die in België wonen: € 25;
- Leden in het buitenland: € 35;
- Leden die kozen voor het Webzine (VTB-magazine via internet), België en buitenland: € 25;
- Weduwen: 50% van bovenvermelde bedragen.

Deze nieuwe bedragen worden unaniem goedgekeurd.

Verkiezingen:

Vier bestuurders zijn einde mandaat en herverkiesbaar: Alex Peelaers, Louis Jeangout, Norbert Niels & Wilfried De Brouwer. Ze worden unaniem herverkozen.

Nieuwe kandidaten: Michel Leclair en Léon Sténuit stellen kort hun luchtvaartcarrière voor en worden unaniem verkozen. De voorzitter feliciteert de leden van de Raad van Bestuur voor hun herverkiezing en ook de twee nieuwe leden voor hun verkiezing.

Daarna krijgen de aanwezige leden het woord voor de traditionele vragen en antwoorden. M. Camille Goossens, voorzitter van het Huis der Vleugels, bevestigt dat de bijdrage voor het HdV behouden blijft op € 10 als ze samen met de bijdrage van de VTB wordt betaald.

De voorzitter sluit de algemene vergadering 2014 om 15.50u en nodigt de leden uit voor het glas van de vriendschap in de bar van het Huis der Vleugels.



BELGIAN AIR FORCE DAYS

Kleine Brogel 12/13/14 September

Peer, mars 2014

Cher membre VTB,

La Base aérienne de Kleine Brogel aura le plaisir d'accueillir les samedi 13 et dimanche 14 septembre les 'Belgian Air Force Days'. Pendant ce weekend, notre Base ouvrira ses portes au grand public – après 15 ans d'interruption – pour qu'il soit témoin d'un spectacle aérien incomparable: pendant deux journées, des dizaines de milliers de fans de l'aviation viendront admirer de près le travail des aviateurs et des patrouilles acrobatiques, belges ou étrangers.

Les 'Journées de la Force Aérienne belge' (Comopsair) auront lieu pendant le weekend où se tient traditionnellement le Sanicole Airshow. Exceptionnellement, ce dernier n'aura pas lieu en 2014, mais l'aéroclub Sanicole et la Force Aérienne combineront les capacités opérationnelles et techniques de la Base militaire de Kleine Brogel avec l'expertise de Sanicole pour organiser un grand événement militaire.

La coopération entre Sanicole et la Défense aboutira sans aucun doute à la réalisation d'un meeting aérien unique, autant dans le domaine des démonstrations d'avions que dans celui de l'accueil du grand public et des groupes choisis, comme vous, les 'anciens de la Force Aérienne'.

Spécialement pour le personnel navigant d'associations qui maintiennent des liens étroits avec la Force Aérienne et qui en respectent les valeurs, le 10 W TAC désire proposer une formule exceptionnelle. A l'occasion du 'spottersday' qui aura lieu le vendredi 12 septembre, donc sans la foule et le stress des samedi et dimanche, nous aimerions organiser un événement 'pour les anciens' auquel nous vous invitons chaleureusement. Avec le 'jet noise' comme arrière-fond, dans un beau cadre soigné et dans une ambiance particulière pleine de "warstories", nous voulons que vous jouissiez de la présence de chacun en participant ensemble à cette journée unique. Voici le programme que nous vous proposons :

Peer, maart 2014

Beste VTB lid,

Vliegbasis Kleine Brogel is op zaterdag 13 en zondag 14 september 2014 gastheer voor de 'Belgian Air Force Days'. Tijdens dit weekend zal de vliegbasis – na een onderbreking van meer dan 15 jaar – haar deuren openstellen voor het grote publiek om er getuige te zijn van een grootse vlieghappening. Gedurende 2 dagen zullen tienduizenden vliegtuigfanaten zich verdringen om van dichtbij nationale en internationale stuntvliegers en demonstratieteams aan het werk te zien.

De 'Belgische Luchtmacht dagen' zullen dus plaats vinden tijdens het vertrouwde jaarlijkse Sanicole Airshow weekend. Uitzonderlijk zal er in 2014 dan ook geen Sanicole airshow georganiseerd worden. In de plaats daarvan zullen Sanicole en de Belgische Luchtmacht de handen in elkaar slaan om in een joint venture de Sanicole expertise te combineren met de operationeel-technische mogelijkheden van de militaire vliegbasis Kleine-Brogel.

De samenwerking tussen Sanicole en Defensie zal ontegensprekelijk leiden tot een airshow die haar gelijke niet kent, zowel op het vlak van vliegdemonstraties als de ontvangstmogelijkheden voor het grote publiek en voor selecte groepen zoals jullie 'oudgedienden van de Luchtmacht'.

Speciaal voor het varend personeel van organisaties die nauwe banden met de Luchtmacht onderhouden en haar waarden hoog in het vaandel dragen, wenst 10 W TAC een speciale formule aan te bieden. Ter gelegenheid van de spottersdag, die plaatsvindt op 12 Sep 2014, een beetje weg van de drukte op zaterdag en zondag, willen we een 'ancien event' organiseren waarop u van harte welkom bent. Met 'jet noise' op de achtergrond in een mooi verzorgde omgeving en in een bijzondere sfeer vol 'war stories' willen wij in KB u laten genieten van mekaars gezelschap op deze unieke dag. Het programma dat wij aanbieden ziet eruit als volgt:

- 11h00 Accueil et modalités d'inscription dans le hall des sports. Ensuite, apéritif et amuse-bouche
- 11h45 Buffet froid et vins sélectionnés
- 13h00 Transport en autocar vers la terrasse 'business' le long de la piste parallèle
Arrivée des avions et vols d'entraînement des différentes présentations/patrouilles, à la terrasse 'business' avec bar gratuit
Possibilité de visite de l'expo statique et de l'exposition Première Guerre mondiale
- 18h00 Transport en autocar vers le hall de sport ou vers le hangar 153
After party avec les participants dans le hangar 153 (contre paiement).

Ce programme exclusif vous sera offert au prix (all-in) de 60 €.

La base peut être atteinte par l'entrée VIP qui se trouve au 'Kiezel op Kleine Brogel'; un parking spécial sera à votre disposition devant le hall des sports.

En plus, nous offrons **à tous les membres** des organisations mentionnées ci-dessous des tarifs réduits **aux Belgian Air Force Days des samedi 13 et dimanche 14 septembre.**

Formule VIP au prix de 100 € au lieu de 125

Formule business au prix de 60 € au lieu de 75

Friends of The Air Force au prix de 40 € au lieu de 50

Plus d'information sur les différentes formules ci-après. Les réductions ne valent que pour 2 personnes. A partir de la troisième personne, les prix normaux sont d'application.

Ces avantages sont offerts aux membres des associations suivantes :

BAF Association – Belgian Defense Rotary Wing Association (BDRW) – Golden Falcon – Mirage Pilot Association – Old Chaps 10de Wing – Old Flyer Club – Old Timers 15de Wing – Silver Wings – Silver Wings of Belgium (VP NCO's) – Silver Spurs (pilotes F-104) – Spitfire Club – Vieilles Tiges (VTB) – White Bison – Fraternelles F-5.

C'est avec plaisir que nous vous invitons à revoir attentivement les différentes propositions et, si vous êtes intéressé, à vous inscrire avant le 01 juin 2014.

Nous espérons vivement pouvoir vous rencontrer lors des splendides 'Journées de la Force Aérienne belge'.

Avec nos salutations les meilleures,

Colonel Aviateur BEM Paul Desair
Commandant de la Base de Kleine Brogel

- 11.00 uur Ontvangst en inschrijving in de sporthal
Aansluitend een aperitief met enkele hapjes
- 11.45 uur Koud buffet met aangepaste wijnen
- 13.00 uur Met de bus naar het business-terras langs de parallel-piste
Bijwonen van de aankomst en oefenvluchten van de verschillende displays vanop het business-terras met gratis drank
Bezoek aan de Static display en onze tentoonstelling WO 1
- 18.00 uur Met de bus naar de sporthal of hangar 153
After party met de deelnemers in hangar 153 (tegen betaling).

Dit exclusieve programma wordt aangeboden tegen een All-in prijs van € 60.

De basis kan u bereiken via de VIP-ingang gelegen langs 'de Kiezel op Kleine Brogel'; een speciale parking voor de sporthal zal worden vrijgehouden.

Daarenboven bieden we aan **alle leden** van de hierna vermelde verenigingen volgende arrangementen aan tegen reductieprijs op **de Belgian Air Force Days van zaterdag 13 of zondag 14 september.**

VIP-formule voor de prijs van € 100 i.p.v. 125

Business-formule voor de prijs van € 60 i.p.v. 75

Friends of The Air Force voor de prijs van € 40 i.p.v. 50

Op de volgende bladzijden vindt u meer informatie over de formules. De kortingsprijzen gelden enkel voor 2 personen; extra genodigden betalen de normale prijs.

Deze voordelen worden aangeboden aan de leden van de volgende verenigingen:

BAF Association – Belgian Defense Rotary Wing Association (BDRW) – Golden Falcon – Mirage Pilot Association – Old Chaps 10de Wing – Old Flyer Club – Old Timers 15de Wing – Silver Wings – Silver Wings of Belgium (VP NCO's) – Silver Spurs (pilotes F-104) – Spitfire Club – Vieilles Tiges (VTB) – White Bison – Fraternelles F-5.

Wij nodigen u vriendelijk uit om de door ons aangeboden voorstellen even aandachtig door te nemen. Uw inschrijving wordt uiterlijk 1 juni 2014 verwacht.

Wij kijken er naar uit om samen met u deze unieke 'Belgische Luchtmachtdagen' te mogen beleven.

Met vriendelijke groeten,

Kolonel Vlieger Stafbrevethouder Paul Desair
Commandant Vliegbasis Kleine Brogel



**Samedi 13
et dimanche
14 septembre 2014**



**Zaterdag 13
en zondag 14
september 2014**

Formule-VIP

Prix : 100 au lieu de 125 €

Programme :

- 09.00 hr Café d'accueil dans la zone VIP
- 10.00 hr Joint Fire Power Demo
- 11.00 hr Réception au champagne et zakouskis
- 11.30 hr Menu trois services avec vins sélectionnés
- 13.30 hr Airshow depuis la terrasse VIP (boissons gratuites)
- 15.00 hr Buffet de desserts
- 18.00 hr Réception de clôture
- 19.00 hr "After party" avec les participants dans le hangar 153 (contre paiement)

Endroit : Tente VIP le long de la piste parallèle.

Situation centrale pour l'ensemble des shows.

Parking : Accès à la base par une entrée spéciale VIP via le "Kiesel op Kleine Brogel". Parking sur base.

Service de transport pour les invités entre le parking et le lieu de l'événement.

Formule Business

Prix : 60 au lieu de 75 €

Programme :

- 09.00 hr Accueil et formalités d'inscription dans la salle de sport
- 10.00 hr Joint Fire Power Demo depuis la terrasse "Business", boissons gratuites
- 11.15 hr Déplacement en bus vers la salle de sport
- 11.45 hr Buffet froid, vins compris
- 13.00 hr Déplacement en bus vers la terrasse "Business"
- 13.30 hr Airshow depuis la terrasse "Business", boissons gratuites
- 18.00 hr After party avec les participants dans le hangar 153 (contre paiement)

Endroits : Salle de sport ainsi que le complexe de tentes et terrasses le long de la piste parallèle.

Parking Accès à la base par une entrée spéciale VIP via le "Kiesel op Kleine Brogel". Parking sur base.

Service de transport pour les invités entre le parking et le lieu de l'événement.

Formule "Friends of the Air Force"

Prix : 40 au lieu de 50 €

Programme :

- 12.00 hr Airshow depuis une tribune avec boissons gratuites ainsi qu'un barbecue "sur le pouce".

Endroits : Tribune assise le long de la piste parallèle.

Parking : Accès à la base par une entrée spéciale VIP via le "Kiesel op Kleine Brogel". Parking sur base. Service de transport pour les invités entre le parking et le lieu de l'événement.

Remarque :

Tenue de ville souhaitée pour les formules VIP et Business.

VIP-formule

Kostprijs: € 100 i.p.v. € 125

Programma:

- 09.00 uur Ontvangst met koffie in VIP-area
- 10.00 uur Bijwonen Joint Fire Power Demo
- 11.00 uur Champagnereceptie met hapjes
- 11.30 uur Driegangenmenu met aangepaste wijnen
- 13.30 uur Bijwonen van de airshow op het VIP-terras met gratis dranken
- 15.00 uur Dessertbuffet
- 18.00 uur Afsluitende receptie

Locatie: VIP-tent langs de parallel-piste met centraal zicht op de Airshow.

Parking: Toegang tot de vliegbasis via een speciale VIP-ingang langs de 'Kiesel op Kleine Brogel' met parking op de vliegbasis. Vanuit de parking zal een transport de genodigden naar de juiste locatie brengen.

Business-formule

Kostprijs: € 60 i.p.v. € 75

Programma:

- 09.00 uur Ontvangst en inschrijving in de sporthal
- 10.00 uur Bijwonen Joint Fire Power Demo van op het business-terras met gratis dranken
- 11.15 uur Bus transport naar de sporthal
- 11.45 uur Koud buffet met aangepaste wijnen
- 13.00 uur Bus transport naar het business-terras
- 13.30 uur Bijwonen van de airshow op het business-terras met gratis dranken
- 18.00 uur After party met de deelnemers in hangar 153 (tegen betaling)

Locatie: Sporthal en tenten- en terrascomplex langs de parallel-piste.

Parking: Toegang tot de vliegbasis via een speciale VIP-ingang langs de 'Kiesel op Kleine Brogel' met parking op de vliegbasis. Vanuit de parking zal een transport de genodigden naar de juiste locatie brengen.

Friends of the Air Force - formule

Kostprijs: € 40 i.p.v. € 50

Programma:

- 12.00 uur Bijwonen van de airshow op een tribune met bediening van gratis dranken en barbecue uithet vuistje

Locatie: Zittribune langs de parallel-piste

Parking: Toegang tot de vliegbasis via een speciale VIP-ingang langs de "Kiesel op Kleine Brogel" met parking op een weide naast de vliegbasis. Vanuit de parking zal een transport de genodigden naar de juiste locatie brengen.

Opmerking:

Stadskledij gewenst voor de VIP- & business formule.

Boutique VTB Boetiek



Badge : 20 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



Cravatte - Das : 20 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €



Petje - Casquette : 10 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €



Pin : 15 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



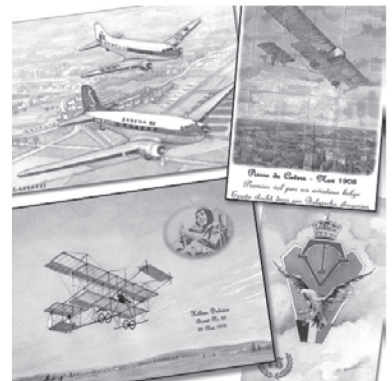
Broche : 25 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



Sticker : 1 €

Port BE: 1 € - Port EU: 1,00 €



10 Cartes de vœux

10 Wenskaarten : 10 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €



Drapeau belge - Belgische vlag

100 x 150 cm : 11 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €

Comment vous procurer ces articles? Payez le montant correct (frais de port inclus) au N° de compte **210-0619966-91 (IBAN: BE232100 6199 6691 - BIC: GEBABEBB)** des Vieilles Tiges et mentionnez type et nombre d'articles désirés. En cas de doute ou pour des envois à des pays en dehors de l'Europe, prière de bien vouloir contacter notre trésorier via notre site web (menu "Envoyer messages").

Après réception de votre paiement, nous vous enverrons par la Poste les articles désirés à l'adresse que vous avez indiquée.

Vous pouvez également contacter Alex Peelaers, notre trésorier, à la Maison des Ailes, chaque second mercredi du mois à partir de 12.00 heures.

Hoe kunt u deze artikelen kopen? Betaal het juiste bedrag (portkosten inbegrepen) op rekeningnummer **210-0619966-91 (IBAN: BE23 2100 6199 6691 - BIC: GEBABEBB)** van de Vieilles Tiges en vermeld type en aantal artikelen die u wenst te kopen. In geval van twijfel of voor verzendingen naar landen buiten Europa, gelieve contact op te nemen met de penningmeester via onze website (menu "Berichten sturen").

Nadat we uw betaling ontvangen hebben, zullen wij de gevraagde artikelen via de Post verzenden naar het door u opgegeven adres.

Natuurlijk kunt u ook contact opnemen met Alex Peelaers, onze penningmeester, in Het Huis der Vleugels, elke tweede woensdag van de maand vanaf 12.00 uur.

1 AVRIL 1990

Le rapatriement de Patrick Haemers, MISSION IMPOSSIBLE ?

Door Wilfried De Brouwer.

Par Wilfried De Brouwer.

Traduction de Jacques de Brouwer.



1 APRIL 1990

De repatriëring van Patrick Haemers, MISSION IMPOSSIBLE?

Dans les années 80, la Belgique était sujette à des hold-up et des raids de gangster dans le plus pur style hollywoodien. Dans la plupart de ces attaques, on dénombrait des victimes. Après d'intenses recherches, il est apparu que ces attaques étaient l'œuvre de deux bandes. La première appelée «la bande de Nivelles» était responsable de plusieurs attaques sur des supermarchés; la seconde appelée «la bande à Haemers» avait à son actif cinq attaques sur des fourgons de transport d'argent.

Comme coup de théâtre, la bande de Patrick Haemers se signala par l'enlèvement et la séquestration pendant une trentaine de jours dans une villa du Touquet (France) de l'ex- premier ministre et milliardaire Paul van den Boeynants (VdB). Celui-ci négocia lui-même les conditions de sa remise en liberté pour un montant de 63 millions. Cette somme fut versée par le biais d'un ami sur un compte en Suisse à Genève.

Cela ne prit pas longtemps à la justice pour retrouver la trace de la bande et pour faire mettre Patrick Haemers, sa femme Denise Tyack et un de leurs comparse Axel Zeyen sous les verrous à Recife au Brésil. C'est en mars 1990 que la Belgique

In de jaren 80 was België in de ban van hold-ups en gangster-raids in pure Hollywood stijl. Bij de meeste van die overvallen vielen slachtoffers. Na intensief speurwerk bleek dat twee gangsterbendes actief waren; de eerste was de zogenaamde 'Bende van Nijvel' die verantwoordelijk was voor een aantal brutale overvallen op warenhuizen; de tweede was de 'Bende van Haemers' die in totaal vijf overvallen pleegden op geldtransporten.

Als coup de théâtre zou de bende van Patrick Haemers op 13 januari 1989 de ex-eerste minister en miljardair Paul Vanden Boeynants (VdB) ontvoeren en gedurende een 30-tal dagen vasthouden in een villa in het Franse Le Touquet. VdB onderhandelde zelf de voorwaarde voor zijn vrijlating die hij voor 63 miljoen BF kon bedingen. De som werd overgemaakt via een vriend in het Zwitserse Genève.

Het duurde niet lang vooraleer Justitie de bende op het spoor kwam en Patrick Haemers, zijn vrouw Denise Tyack en één van hun handlangers, Axel Zeyen, werden gevat in Recife, Brazilië. Begin maart 1990 bekwam de Belgische justitie hun



obtient leurs extraditions et que le Brésil donna l'autorisation de les ramener en Belgique par avion.

Il y avait quand même de sérieux problèmes juridiques et techniques liés à ce transfert :

- Etant donné que l'extradition était limitée à un accord bilatéral entre la Belgique et le Brésil, aucun autre pays ne pouvait être impliqué dans ce processus. Par conséquent, le vol devait être direct, sans escale intermédiaire. En effet lors d'une escale éventuelle, les autorités locales auraient pu emprisonner l'un ou l'autre passager transitaire sur base de soupçons de méfaits commis dans le pays en question et obliger ainsi la Belgique à entamer de nouvelles procédures d'extradition.

- L'épouse de Haemers avait la nationalité française et le survol de la France devait donc être évité. En effet, la Justice ne parvenait pas à trouver dans les règlements internationaux, une réponse claire à la question de savoir si l'espace aérien au-dessus d'un pays appartenait oui ou non au territoire national. Dans l'affirmative, en cas de survol du territoire français, les avocats de Denise Tyack auraient pu réclamer son extradition vers la France même après son arrivée en Belgique.

- Il n'y avait pas de vols commerciaux directs entre le Brésil et la Belgique. La Justice devait donc louer les services d'un avion spécial mais les jets privés de l'époque n'avaient pas un rayon d'action suffisant pour effectuer ce vol en une étape.

- Patrick Haemers étant impliqué dans des activités illégales avec plusieurs milieux, et de peur qu'il puisse en raconter trop, plusieurs de ses anciens collègues l'espéraient le voir plutôt mort que vivant dans les mains de la justice belge. Trouver des tueurs professionnels n'était pas difficile

uitlevering en gaven de Braziliaanse autoriteiten de toelating om hen terug te vliegen naar België.

Er waren echter een paar technisch-juridische aspecten verbonden aan deze opdracht:

- Aangezien de uitlevering beperkt was tot een bilateraal akkoord tussen Brazilië en België mochten geen andere landen betrokken worden bij dit proces. Het gevolg was dat de overvlucht rechtstreeks moest gebeuren, dus zonder tussenlanding. Bij een eventuele tussenlanding zouden de plaatselijke autoriteiten één of meerdere passagiers-bendeleden kunnen gevangen nemen voor vermeende misdaden in het betrokken land, waarna een nieuwe uitleveringsprocedure zou moeten starten.

- De echtgenote van Haemers had de Franse nationaliteit en het overvliegen van Frankrijk moest vermeden worden. Volgens Justitie waren de internationale regels niet duidelijk of het luchtruim van een land al dan niet behoort tot het nationaal grondgebied. Indien dit wel het geval zou zijn, zouden bij gebruik van het Franse luchtruim, de advocaten van Denise Tyack haar uitwijzing naar Frankrijk kunnen eisen, zelfs na haar aankomst in België.

- Er waren geen rechtstreekse commerciële vluchten tussen Brazilië en België. Justitie moest dus een speciaal vliegtuig charteren; maar de toenmalige privé-jets hadden onvoldoende actieradius om de afstand in één vlucht te overbruggen.

- Patrick Haemers was betrokken in illegale activiteiten van diverse milieus. Uit schrik dat hij zou gaan klikken zagen bepaalde ex-collega's hem liever dood dan levend in de handen van de Belgische justitie. Huurmoordenaars vinden is niet moeilijk, vooral in Brazilië, en deze werden in staat geacht om met de meest moderne middelen een vliegtuig

— Mission Impossible?

surtout au Brésil, et on les jugeait capables d'abattre un avion avec les moyens les plus modernes. Le timing et le déroulement du vol devaient donc être tenu rigoureusement secrets. Ceci était un argument supplémentaire pour ne pas faire d'escale intermédiaire et pour ne pas divulguer la destination finale en Belgique.

C'est ainsi que la Justice vint frapper à la porte de la Force Aérienne Belge pour étudier la possibilité d'exécuter cette mission. A cette époque, le lieutenant-colonel Axel Vermeesch dirigeait la section transport aérien à l'état-major de la Force Aérienne (VS3/Tpt). Son chef direct (VS3) était le colonel Wilfried De Brouwer, ancien chef de corps du 15e Wing et commandant de bord qualifié sur C-130.

L'exécution de la mission fut discutée entre la Justice, VS3, et VS3/Tpt. C'est Axel Vermeesch qui proposa le samedi 1er avril comme date d'arrivée en Belgique. La Justice trouva que c'était une bonne idée et accepta de planifier la mission en fonction de cette date.

Il fut demandé au 15e Wing de calculer le profil de la mission et certaines dérogations (waivers) furent accordées pour l'occasion:

- La réserve minimale de fuel à l'atterrissage fut abaissée de 9000 à 6000 livres, ce qui restait encore bien au-dessus des normes civiles.
- La limitation d'altitude à 27.000 ft avec passagers fut supprimée. Les passagers devaient recevoir un briefing sur l'usage des masques à oxygène dans l'avion.
- Pour la durée maximum des prestations de l'équipage il serait fait usage des critères prévus en opérations: 18 heures.

Le 15e Wing effectua une simulation du vol avec les conditions météo du moment et la réponse fut: «Mission impossible». La distance Bruxelles - Recife était de plus de 4.000 Nautical Miles (NM) à vol d'oiseau. Le détour pour éviter la France ajouterait encore 150 NM au voyage. A la vitesse de croisière de 290 KTAS (nœuds) et en tenant compte des temps de montée et de descente, ce serait un vol de plus de 15 heures ce qui est impossible pour un C-130. Cependant un rapide calcul, où l'on prenait en compte un vent arrière moyen de 30 Kts, convainquit tout le monde que cette distance pouvait être franchie facilement en une étape.

Etant donné la complexité et les aspects politiquement sensibles de cette mission, il fut décidé entre l'état-major de la Force Aérienne et le commandant du 15e Wing, le colonel J.P. Schoups, que VS3 effectuerait lui-même la mission comme commandant de bord. Vu la durée du vol, l'équipage normal était renforcé un deuxième commandant de bord et d'un deuxième navigateur.

VS3 et VS3/Tpt prirent d'autre part certaines précautions pour exécuter la mission :

- Il fut demandé à VS3/Ctl/Met de suivre avec attention

neer te halen. De timing en verloop van de vlucht moesten dus absoluut geheim gehouden worden. Dat was een extra argument om geen tussenlanding te maken en de uiteindelijke bestemming in België niet kenbaar te maken.

Aldus kwam Justitie aankloppen bij de Belgische Luchtmacht om te onderzoeken of de opdracht kon uitgevoerd worden. In die tijd was luitenant-kolonel Axel Vermeesch hoofd van de sectie luchttransport in de staf van de Luchtmacht (VS3/Tpt). Zijn rechtstreekse baas (VS3) was kolonel W. De Brouwer, ex-korpscommandant van de 15 Wing en gekwalificeerd boordcommandant op C-130.

De uitvoering van de zending werd besproken tussen Justitie, VS3 en VS3/Tpt. Het was A. Vermeesch die zaterdag 1 april voorstelde als dag van aankomst in België. Justitie vond dat een goed idee en aanvaardde de opdracht op basis van die dag te plannen.

Aan de 15de Wing werd gevraagd een berekening te maken van het vluchtprofiel met C-130. Voor de gelegenheid werden bepaalde uitzonderingen (waivers) toegestaan:

- De minimum fuel bij landing werd verlaagd van 9000 Lbs tot 6000 lbs, wat nog steeds binnen de normen was van de burgerluchtvaart.
- De beperking van de maximale hoogte van 27.000 voet met passagiers werd opgeheven. De passagiers moesten gebriefd worden over het gebruik van zuurstofmaskers in het vliegtuig.
- Als maximale 'crew duty time' zouden de criteria voor operaties gelden: 18 uur.

De 15de Wing deed een simulatie van de vlucht met de meteogegevens die op dat ogenblik toepasselijk waren en de respons was: "Mission Impossible". De afstand Brussel - Recife was meer dan 4.000 NM in vogelvlucht. De omweg rond Frankrijk zou nog een extra 150 NM aan het traject toevoegen. Met een kruissnelheid van 290 KTAS, en rekening houdend met klim- en dalprocedures was dit een vlucht van ruim boven de 15 uur en dit was onmogelijk met een C-130. Nochtans leerde een vlugge berekening dat een gemiddelde 'tailwind' van 30 Kts voldoende zou zijn om de afstand in één vlucht te overbruggen.

Wegens de complexiteit en de gevoelige politieke aspecten van deze zending werd tussen de staf van de luchtmacht en de bevelhebber van de 15de Wing, kolonel J.P. Schoups, overeengekomen dat VS3 zelf de vlucht zou uitvoeren als boordcommandant. Ook wegens de lange vluchtduur werd de normale bemanning versterkt met een tweede boordcommandant en een extra navigator.

VS3 en VS3/Tpt namen een aantal voorzorgen om de vlucht uit te voeren:

- Aan VS3 Ctl/Met werd gevraagd om de weerkaarten over de Atlantische Oceaan van dichtbij te volgen. Aangezien Justitie een paar dagen nodig had om de nodige coördi-



Les trois passagers - De drie passagiers

les cartes météo couvrant l'océan Atlantique. Etant donné que la Justice avait besoin de quelques jours de préavis pour prendre sur place les mesures de coordination qui s'imposaient, il fallait faire une prévision d'une semaine à l'avance sur les vents moyens qui seraient rencontrés sur le trajet le jour de l'exécution de la mission.

- Au cas où il faudrait faire une escale de ravitaillement, il était bon de trouver un pays qui ferait le moins de difficultés. Le choix tomba sur Gibraltar qui se trouvait plus ou moins sur le trajet et qui était en territoire britannique. VS3 mit l'attaché militaire britannique dans la confiance en insistant sur les aspects sensibles et le caractère confidentiel de la mission. La réponse de l'ambassade britannique fut aussi rapide que laconique: «Les avions de transport de la Force Aérienne Belge sont autorisés à se ravitailler en carburant à tout instant à Gibraltar. Cependant l'embarquement ou le débarquement de passagers n'est pas autorisé.» Un bel exemple du flegme britannique ! Haemers et ses compagnons ne seraient pas autorisés à mettre un pied sur le sol de Gibraltar. Il n'était donc pas question d'arrestation et d'extradition.

- La cage métallique disponible au 1er Wing et utilisé pour le transport des vélos lors des campagnes de tir en Corse semblait être la meilleur des solutions pour transporter ces trois passagers occasionnels sans qu'ils doivent être menottés et enchaînés durant toutes la durée du vol. La cage avait une structure métallique solide et permettait d'y placer trois matelas. Il fut convenu que le 15e Wing irait chercher la palette à Beauvechain pour l'adapter en vue du voyage vers le Brésil

Le commandant du 15e Wing élaborait un plan d'opération. Étant donné que le secret concernant le retour de Haemers était primordial et tenant compte de l'aspect public des communications en HF (tous les radio-amateurs pouvaient écouter les conversations entre l'avion et le centre d'opération du 15 Wing), il fut décidé de réduire au minimum les conversa-

natiemaatregelen ter plaatse te nemen moest een voorspelling gemaakt worden van de gemiddelde wind op het traject minstens één week voor de dag van uitvoering.

- Mocht het nodig zijn te 'refuellen', was het best dit te doen in een land dat de minste politieke problemen zou veroorzaken. De keuze viel op Gibraltar dat min of meer op de route lag en Brits grondgebied was. VS3 nam de Britse militaire attaché in vertrouwen en wees op het gevoelige aspect en het discrete karakter van deze zending. Het antwoord van de Britse ambassade was even spontaan als laconiek: "Transport aircraft of the Belgian Air Force are allowed to refuel anytime in Gibraltar. Nevertheless, embarkment or disembarkment of passengers is not authorised." Een voorbeeld van Brits flegma! Patrick Haemers en zijn handlangers zouden niet toegelaten worden voet op de grond te zetten in Gibraltar. Van aanhouding en heruitwijzing was dus geen sprake.

- De metalen kooi die beschikbaar was in de 1ste Wing en gebruikt werd om fietsen te vervoeren bij schietperiodes in Corsica leek de beste oplossing om de drie gelegenheidspassagiers te vervoeren zonder dat zij de ganse vlucht geboeid zouden moeten blijven. De kooi had een stevige metalen structuur en bood meer dan voldoende ruimte voor drie matrassen. Met de 15 Wing werd afgesproken om de kooi op te pikken in Bevekom en klaar te maken voor de reis naar Brazilië.

De commandant van de 15de Wing maakte een soort operatieplan. Aangezien de geheimhouding van Haemers terugkeer primordiaal was en, rekening houdend met de openheid van de HF-communicaties (elke radioamateur kon de gesprekken tussen de vliegtuigen en het wing operatiecentrum (W Ops) beluisteren) werd afgesproken zo weinig mogelijk de HF-radio te gebruiken en te werken met codenaamen.

De relevante vliegvelden kregen elk een codenaam en de boordcommandant zou slechts op het einde van de vlucht door VS3/TPT ingelicht worden over de bestemming in Bel-



*L'équipage et l'Escadron Spécial d'Intervention à Recife
De bemanning en het Speciaal Interventie Escadron in Recife*

tions en HF et d'utiliser des noms de code.

Les aérodromes impliqués reçurent tous un nom de code et ce n'est qu'en fin du vol que VS3/Tpt communiquerait au commandant de bord la destination en Belgique.

Tous les acteurs principaux reçurent un «call sign» individuel: le commandant de bord (VS3) serait «César», le commandant du 15e Wing «Ambiorix» et le responsable de la coordination entre la Justice et la force aérienne (VS3/Tpt) «Attila».

L'état-major de la Force Aérienne ne dut pas attendre longtemps avant de recevoir de la météo des prévisions de vents favorables. A partir de la troisième semaine de mars, la Justice reçut la notification que «la fenêtre était ouverte». La coordination avec la police brésilienne et la sécurité dans l'avion serait assurée par l'Escadron Spécial d'Intervention (ESI) de la Gendarmerie, le «groupe Diane». Une dizaine de membres de ce groupe prirent un avion commercial pour Recife. A partir de cet instant, il ne restait plus qu'à attendre l'accord en provenance du Brésil pour partir avec le C-130. Tout se passa très discrètement et bien peu furent au courant du départ de l'ESI. Il est même étonnant que même les médias aient loupé leur départ.

C'est le jeudi 29 mars à midi que le signal fut donné. L'état-major fut averti formellement que le «paquet» était prêt à Recife et le soir même le CH-05 décollait pour l'Amérique du Sud. L'équipage était composé de W. De Brouwer, commandant de bord; M. De Geest, 2^{ème} commandant de bord; Vandervelpen, copilote; L. Van Belle et Y. Steenssens, les navigateurs; K. De Haes, flight engineer et le loadmaster

gië. Ook kregen de voornaamste acteurs een individueel 'call sign': de boordcommandant (VS3) is 'Caesar', de bevelhebber van de 15de Wing 'Ambiorix' en de coördinator tussen Justitie en de luchtmacht (VS3/Tpt) 'Attila'.

Lang moest de staf van de luchtmacht niet wachten vooraleer de meteo gunstige winden voorspelde. Vanaf de derde week van maart werd justitie verwittigd dat "het venster open was". De coördinatie met de Braziliaanse politie en de veiligheid in het vliegtuig tijdens de vlucht zouden verzekerd worden door het Speciaal Interventie Escadron (SIE) van de Rijkswacht, de zogenaamde "Groep Diane". Een tiental leden van deze groep vlogen naar Recife met een commerciële vlucht en vanaf dat ogenblik was het enkel wachten op het groen licht vanuit Brazilië om met de C-130 te vertrekken. Dat alles gebeurde zeer discreet en weinigen waren op de hoogte van het vertrek van het SIE. Ook was het merkwaardig dat zelfs de nieuwsmedia hun vertrek hadden gemist.

Op donderdagmiddag 29 maart was het zover. De staf luchtmacht werd formeel ingelicht dat 'het pakket' in Recife klaar was en in de vroege avond vertrok de CH-05 richting Zuid-Amerika. De bemanning bestond uit boordcommandant W. De Brouwer, 2de boordcommandant M. De Geest, copiloot Vandervelpen, navigators L. Van Belle en Y. Steenssens, flight engineer K. De Haes en loadmaster Toussaint. Na een 'refueling stop' in Gran Canaria landde het vliegtuig op vrijdag 30 maart kort voor de middag in Recife.

Het traject van 4.200 NM werd afgelegd in 15.30u wat reeds een eerste indicatie was dat de wind uit de goede richting



Patrick Haelers est emmené en hélicoptère jusqu'au C-130 à Recife
Patrick Haemers wordt met een helikopter tot bij de C-130 gebracht in Recife

Toussaint. Après un bref ravitaillement aux Canaries, l'avion atterrit le vendredi 30 mars peu avant midi à Recife.

Le trajet de 4200 NM avait été accompli en 15h30, ce qui donnait déjà une première indication qu'au retour le vent serait favorable. L'avion fut parqué sur l'emplacement réservé aux VIP et après un rapide rafraîchissement, l'équipage fut conduit à son hôtel en passant par une terrasse de la magnifique plage de Recife pour y prendre un snack bien mérité.

L'équipage n'eut cependant pas beaucoup de temps pour profiter de l'environnement exotique. Lors du premier contact avec le chef de l'ESI, il apparut rapidement que tout était prêt pour repartir le lendemain après-midi vers la Belgique. La bonne nouvelle suivante fut que le soir même, l'équipage et les hommes de l'ESI étaient invités par la police locale dans un restaurant typiquement brésilien spécialisé en fruits de mer. Rarement, un équipage du 15 Wing se sentit aussi bien protégé lors d'un repas avec d'un côté le «groupe Diane» et de l'autre la police locale qui avait du mal à camoufler les pistolets sous leurs tenues de sorties.

Samedi le 31 mars à midi, l'équipage fut conduit à l'aérodrome où le commandant de bord reçut de la part du chef de la police locale un briefing détaillé et des instructions claires. Une fois les prisonniers à bord, l'avion devait décoller le plus rapidement possible. La communication radios et les autorisations du contrôle aérien étaient superflues, démarrer, taxier et décoller devait se faire sans contact radio. Les pilotes ne se sentaient pas rassurés par cette façon de faire. Recife était un aérodrome civil très fréquenté et décoller sans aucun

kwam. Het vliegtuig werd geparkeerd op de VIP-parking en na de nodige verfrissing werd de crew naar het hotel gebracht; echter niet zonder eerst een snack te hebben genomen op een terrasje bij het prachtige strand van Recife.

Veel tijd om te genieten van de exotische omgeving had de bemanning niet. Uit een eerste contact met de chef van het SIE bleek dat alles geregeld was om reeds 's anderendaags in de vroege namiddag terug te vliegen naar België. Het goed nieuws was dat dezelfde avond de bemanning en de mensen van het SIE door de lokale politie uitgenodigd werden op een etentje in een typisch Braziliaans visrestaurant. Zelden voelde een bemanning van de 15de Wing zich zo goed beschermd; langs de ene kant de "Groep Diane" en langs de andere kant onze gastheren die hun pistolen gecamoufleerd hadden onder hun vrijetijdskledij.

Op zaterdagmiddag 31 maart, werd de crew naar de vlieghaven gebracht waar de boordcommandant omstandig werd gebriefd door de chef van de politie en duidelijke instructies kreeg. Zodra de gevangenen aan boord moest het vliegtuig zo vlug mogelijk opstijgen. ATC toelating en radio transmissies waren overbodig; opstarten, taxiën en opstijgen zou gebeuren in totale radiostilte. De piloten voelden zich wat onwennig bij dergelijke aanpak. Recife was een vrij druk burgervliegveld en zonder enig radiocontact opstijgen leek vrij riskant. De politiechef verzekerde echter dat dit niet ongewoon was in Brazilië en dat alles geregeld was met de luchtverkeerscontrole.

— Mission Impossible?



contact radio leur semblait fort risqué. Le chef de la police lui certifia que ceci n'était pas une procédure inhabituelle au Brésil et que tout était arrangé avec le contrôle aérien.

Le taxiway du parking jusqu'au point de décollage était entièrement sécurisé par la présence d'un policier armé tous les 50 mètres des deux côtés.

Les prisonniers furent amenés par deux hélicoptères qui se posèrent à côté du C-130. Après avoir été fouillés, ils furent embarqués dans l'appareil et cinq minutes plus tard l'avion commençait son taxi entre une haie d'honneur de policiers armés, du jamais vu auparavant.

Il n'y avait pas d'appareils en approche et c'est donc sans aucun bla-bla que le décollage pu se faire et que l'avion mit cap au sud. Afin d'anticiper tout tir en provenance de l'axe de la piste, immédiatement après le décollage donc vers le milieu de la piste, un virage à gauche fut entamé à basse altitude en direction de la mer. L'aérodrome est situé près de la côte et les habitants des appartements ainsi que les clients des hôtels auront du se poser des questions lorsqu'ils virent un C-130 se faufiler entre les buildings. Une fois la côte dépassée, le vol normal pu être entamé au-dessus de l'océan.

L'ATC donna toutes libertés pour choisir la route et l'altitude de vol, ce qui permit aux navigateurs de calculer le profil de vol optimal. C'était le moment d'avertir «Attila» que le C-130 avait entamé son voyage de retour. Cela fut cependant plus difficile que prévu car les communications en HF fonctionnent très mal au coucher du soleil et comme la ligne de séparation jour/nuit se trouvait à cet instant juste entre

De taxiweg was volledig beveiligd vanaf de parkeerplaats tot het begin van de startbaan, aan beide kanten stond om de 50 meter waren gewapende politiemannen.

De gevangenen werden aangevoerd in twee afzonderlijke helikopters die neerstreken vlak naast de C-130. Zij werden gefouilleerd, onmiddellijk aan boord gebracht en vijf minuten later was het vliegtuig aan het taxiën tussen een nooit geziene erehaag van bewapende politiemensen.

Er waren geen vliegtuigen in de nadering en zonder enige bla-bla werd opgestegen richting zuid. Anticiperend dat mogelijk geschut in het verlengde van de startbaan was opgesteld werd onmiddellijk na take-off, dus nog voor de helft van de startbaan, een linkse bocht op lage hoogte richting kust uitgevoerd. Het vliegveld ligt vlakbij de kust en de bewoners van de appartementsgebouwen en de hotelgasten zullen wel even opgekeken hebben wanneer zij een C-130 tussen de gebouwen door zagen laveren. Eens boven het water was de 'kust veilig' en kon een normale vlucht aangevat worden over de oceaan.

De ATC gaf de volledige vrijheid om de route en hoogte zelf te kiezen en de navigators deden hun best om het optimaal profiel te berekenen. De volgende stap was dat 'Atilla' moest verwittigd worden dat de C-130 op terugvlucht was. Dit bleek echter moeilijker dan verwacht omdat HF-communicaties zeer slecht werken bij zonsondergang en de dag/nachtlijn op dat ogenblik tussen België en Brazilië lag. Er moest dus gewacht worden tot het vliegtuig de nachtlijn bereikte.



*La cage avec trois matelas était l'endroit le plus confortable dans l'avion
De kooi met drie matrassen was de meest comfortabele plaats in het vliegtuig*

le Brésil et la Belgique, il fallut donc attendre que l'avion atteigne la ligne de nuit.

C'était donc le milieu de la nuit en Belgique quand «César» contacta «Attila» via Stockholm Radio. Quel ne fut pas l'étonnement de Madame Vermeesch lorsqu'elle décrocha le téléphone d'entendre un certain «César» se présenter. Elle croyait que c'était un farceur, et lui répondit «ici Cléopâtre!». «César» lui demanda de pouvoir parler à «Attila». Comme elle hésitait à poursuivre la conversation il lui fut demandé de réveiller le gaillard qui dormait à côté d'elle pour lui dire qu'il y avait du pain sur la planche.

En effet, «Attila» fut tout étonné d'entendre que l'avion était déjà en route et qu'il serait en Belgique le matin du 1er avril. «Attila» fit le nécessaire pour prévenir la Justice et pour donner lors du prochain contact avec le commandant de bord, le nom de l'aérodrome où devrait atterrir l'avion.

Le vol se déroula de façon optimale et le vent arrière étant suffisant, il permettait d'atteindre la Belgique en d'un coup d'aile et de supprimer ainsi l'escale à Gibraltar. «César» alla jeter un coup d'œil dans le cargo où il vit Patrick Haemers dormant tranquillement dans les bras de sa femme Denise. Lors du contact radio suivant avec «Attila», «César» confirma que le vol se ferait d'un trait et l'aérodrome de destination fut révélé : «Pondorosa», le mot code pour Coxyde.

In België was het dus in het midden van de nacht toen de 'Caesar' via Stockholm Radio contact kreeg met 'Atilla'. Groot was de verbazing van mevrouw Vermeesch die de telefoon opnam en iemand aan de lijn kreeg die zich aanmeldde als 'Caesar'. Zij dacht met een grapjas te maken te hebben en antwoordde "hier Cleopatra!". 'Caesar' vroeg haar om met 'Atilla' te spreken. Toen zij enigszins aarzelde, werd haar voorgesteld die kerel die naast haar lag te slapen wakker te maken om hem te melden dat er werk op de plank was.

En inderdaad, 'Atilla' was verbaasd te horen dat het vliegtuig reeds onderweg was en dat het in de voormiddag van 1 april zou aankomen in België. 'Atilla' zou het nodige doen om Justitie te verwittigen en de boordcommandant bij een volgende contact laten weten op welk vliegveld hij moest landen.

De vlucht verliep optimaal en de gemiddelde 'tailwind' bleek voldoende om in één vlucht naar België te terug te keren, 'refuelling' in Gibraltar bleek niet nodig. 'Caesar' ging een kijkje nemen in de cargo en Patrick Haemers lag rustig te slapen in de armen van zijn vrouw Denise.

Bij een volgende contact met 'Atilla' kon 'Caesar' bevestigen dat het een rechtstreekse vlucht zou worden en als bestemming 'Pondorosa' doorgeven, het codewoord voor Koksijde.

De Spaanse ATC keek wel even op toen gevraagd werd om



*Le CH-05 lorsqu'il fut spécialement décoré en 1992 pour célébrer les 20 ans de service du C-130 à la force aérienne.
(Photo : Colonel aviateur Jo Huybens via J-P. Decock)*

*De CH-05 met speciale beschildering in 1992, na 20 jaar dienst C-130 in de Belgische luchtmacht.
(Foto: Kolonel vlieger Jo Huybens via J-P Decock)*

L'ATC espagnol se demanda bien pourquoi l'avion demandait d'aller de La Corogne en Espagne vers la Belgique via Land's End au Royaume-Uni. Il fallut beaucoup de conviction pour faire comprendre au contrôleur que ceci n'était pas un poisson d'avril mais bien «un exercice militaire». De même, London Radar fut surpris de voir un C-130 surgir sur son écran radar sans plan de vol. Quand finalement il reçut un plan de vol, la destination finale était Melsbroek. Ceci demanda encore un tas d'explications pour pouvoir entamer la descente vers Coxyde. Comme argument il fut expliqué cette fois que le trajet Coxyde - Melsbroek se ferait à basse altitude.

Le CH-05 atterrit à Coxyde après un vol de 13h35 avec une réserve de fuel de 9.000 lbs à l'arrêt des moteurs. Deux messieurs de la Justice, André Vandoren et Bart Van Lijsebeth, et «Atilla» accueillirent l'Hercules. Haemers et son entourage furent transférés dans les deux hélicoptères Puma de la gendarmerie qui décollèrent immédiatement. Arrivés à la caserne de la gendarmerie de Halle, les gangsters furent aussitôt amenés en voiture au Palais de la Justice à Bruxelles. A Coxyde, après un "refuelling" minimal, le C-130 décolla pour Melsbroek.

van La Coruna in Spanje naar België te vliegen via Land's End in het VK. Er was heel wat overtuigingskracht nodig dat dit geen aprilgrap was maar 'een militaire oefening'. Ook London Radar was verrast toen ze plotseling een C-130 zagen opduiken zonder vluchtplan. Toen ze dit plan wel kregen stond Melsbroek geprogrammeerd als bestemming en bijkomende uitleg was nodig om de daling te beginnen naar Koksijde. Dit keer was het argument dat het traject Koksijde - Melsbroek zou afgelegd worden op lage hoogte.

De CH-05 landde in Koksijde na een vlucht van 13u35 met de 'fuel counter' op 9.000 lbs bij het stilleggen van de motoren. Twee heren van Justitie, André Vandoren en Bart Van Lijsebeth, en 'Atilla' stonden ons op te wachten. Het gezelschap Haemers werd overgebracht naar de twee Puma helikopters van de Rijkswacht die onmiddellijk opstegen. Aangekomen in de rijkswachtkazerne van Halle werden de gangsters met auto's naar het justitiepaleis van Brussel gebracht. In Koksijde steeg de C-130 na een minimale 'refuelling' op richting Melsbroek.

Nog dezelfde namiddag verstuurde Justitie een video met de aankomst van Haemers naar de totaal verraste media die dit



L'après-midi même, la Justice distribua aux médias totalement surpris une vidéo de l'arrivée de Haemers en Belgique qu'ils diffusèrent dans les journaux télévisés. Beaucoup de Belges croyaient que c'était « le » poisson d'avril, mais Haemers and Co étaient de retour en Belgique et en sécurité dans une prison. Mission accomplie !

Epilogue

Quelques jours plus tard, une rumeur fit état de ce que les prisonniers avaient été transportés dans une cage comme des animaux. Le commandant de bord dut se justifier à la TV ; il expliqua aux téléspectateurs que les prisonniers avaient en fait la place la plus confortable dans l'avion et que la critique n'émanait sûrement pas de Patrick Haemers ou de sa femme. Le 14 mai 1993, avant de comparaître devant le tribunal, Patrick Haemers se suicida dans sa cellule avec le cordon de sa radio.

Denise Tyack fut condamnée à cinq ans de prison et Axel Zeyen fut acquitté. Pour l'instant tous les deux sont en liberté.

Une partie de la rançon de VdB fut retrouvée auprès d'un des membres de la bande. Lorsqu'il apparut que Haemers avait encore 250.000 euro sur un compte en Uruguay, la famille de VdB et la Poste réclamèrent cet argent. En première instance, le 7 février 2007, un tribunal de Bruxelles rejeta cette demande et attribua la somme à Denise Tyack. Cependant, cet arrêt a été cassé par un jugement du 22 janvier 2014 de la Cour d'Appel de Bruxelles qui a finalement attribué l'argent à la famille VdB

Cet article est paru dans le Dakota News 55, 08/2011

nieuws in de headlines van het TV-journaal konden aankondigen. Vele kijkers dachten dat het de TV-aprilgrap was, maar Haemers en Co waren wel degelijk terug in België en veilig opgesloten in een gevangenis. Opdracht volbracht!

Epiloog

Een paar dagen later ontstond een heisa toen de media vernamen dat de gevangenen in een kooi werden vervoerd en als dieren werden behandeld. De boordcommandant moest zich verantwoorden op TV en verzekerde de kijkers dat de gevangenen de meest comfortabele plaats in het vliegtuig hadden en dat de kritiek zeker niet afkomstig was van Patrick Haemers of van zijn echtgenote Denise.

Op 14 mei 1993, nog voor hij voor de rechtbank zou verschijnen, verhing Patrick Haemers zich in zijn cel met het snoer van zijn radio. Denise Tyack kreeg vijf jaar opsluiting en Axel Zeyen werd vrijgesproken. Voor het ogenblik leven zij beiden op vrije voeten.

Een gedeelte van het losgeld van VdB werd teruggevonden bij een bendelid. Toen bleek dat Haemers nog 250.000 euro had op een bankrekening in Uruguay hebben de familie van VdB en de Post een poging gedaan om aanspraak te maken op dit geld. In eerste instantie had een rechtbank in Brussel op 7 februari 2007 deze vraag afgewezen en het geld toegewezen aan Denise Tyack. Echter, deze toewijzing werd vernietigd door een uitspraak van het Hof van Beroep in Brussel op 22 januari 2014, dat het geld uiteindelijk heeft toegekend aan de familie van VdB.

Dit artikel verscheen in Dakota News 55, 08/2011



50 years later

Le dramatique sauvetage
de Dick Holm dans l'est
du Congo (1965).

Une conversation avec Dick Holm,
Paul Van Casteren et Jan Baras
rapportée par Wif De Brouwer.
Traduction par JP Decock

De dramatische redding
van Dick Holm
in Oost Kongo (1965).

Een gesprek met Dick Holm,
Paul Van Casteren en Jan Baras
opgetekend door Wif De Brouwer

INTRODUCTION

Une rencontre très spéciale à eu lieu à l'aérodrome de Brustem le 23 novembre 2013. Dick Holm, un ancien agent de la Central Intelligence Agency américaine (CIA), y retrouvait les deux Vieilles Tiges acteurs de son miraculeux sauvetage cinquante ans plus tôt au fin fond de la brousse à l'est du Congo. Ces VTB étaient des anciens de la Force Aérienne : Paul Van Casteren et Jan Baras qui étaient à l'époque respectivement pilote d'hélicoptère (H-21) et navigateur sur Dakota dans la FATAC (Force Aérienne Tactique Congolaise).

INLEIDING

Op 23 november 2013 had een zeer speciale ontmoeting plaats op het vliegveld van Brustem. Dick Holm, een gewezen agent van de Amerikaanse Central Intelligence Agency (CIA), ontmoette er twee Vieilles Tiges, die vijftig jaar geleden betrokken waren bij zijn miraculeuze redding uit het hartje van de Oost Kongolese brousse. Die VTB'ers waren ex-luchtmachters, met name Paul Van Casteren en Jan Baras. Ze waren respectievelijk helikopterpiloot (H-21) en navigator op Dakota in de toenmalige FATAC (Force Aérienne Tactique Congolaise).

*T-28 op de flight line,
de 496 is het toestel
van Juan Tunon*

*T-28 sur la flight line,
le 496 est l'avion
de Juan Tunon*

50 years later

Le sauvetage de Dick s'est produit après un crash en T-28 Trojan. A l'occasion de cette réunion à Brustem, Kris Van Den Berghe y avait amené en vol son T-28 basé à Deurne. C'est ainsi que Dick a pu, une fois encore, prendre place dans le cockpit d'un T-28.

Les retrouvailles étaient cordiales et une occasion rêvée pour laisser la parole aux protagonistes afin de découvrir leur version personnelle des événements. Dick a déjà relaté son expérience en anglais dans nos magazines 3 et 4-2007, lesquels sont actuellement disponibles sur notre site web. Son récit sous forme d'un entretien à bâtons rompus figure ci-après. Palpitant!

CONTEXTE

Après l'indépendance

La toute récente république du Congo a connu une existence pour le moins tumultueuse au début des années 60. La situation y était chaotique et totalement imprévisible.

Moins d'une semaine après le discours infâmant de Lumumba le jour même de l'indépendance (30 juni 1960), la Force Publique s'est rebellée contre ses officiers belges. Ceux-ci furent chassés séance tenante. Les troubles et incidents allant en s'intensifiant engendrèrent le départ massif des Européens et amenèrent le Conseil de sécurité de l'ONU à décider d'une intervention armée. Durant l'existence tur-

*50 ans plus tard, Dick Holm
dans le backseat d'un T-28 à Brustem*

De redding van Dick gebeurde na een crash met een T-28 Trojan. Voor de samenkomst in Brustem had Kris Van Den Berghe zijn T-28 overgevlogen vanuit Deurne. Zodoende kon Dick nog eens in de cockpit van een T-28 plaats nemen.

Het was een hartelijk weerzien en een gelegenheid om de drie betrokkenen eens aan het woord te laten met hun persoonlijke versie over de gebeurtenissen. Een relaas van Dick is reeds gedeeltelijk verschenen in onze magazines 3 en 4-2007, die beschikbaar zijn op onze website. Hieronder volgt het verhaal van betrokkenen in interviewstijl. Meeslepend!

CONTEXT

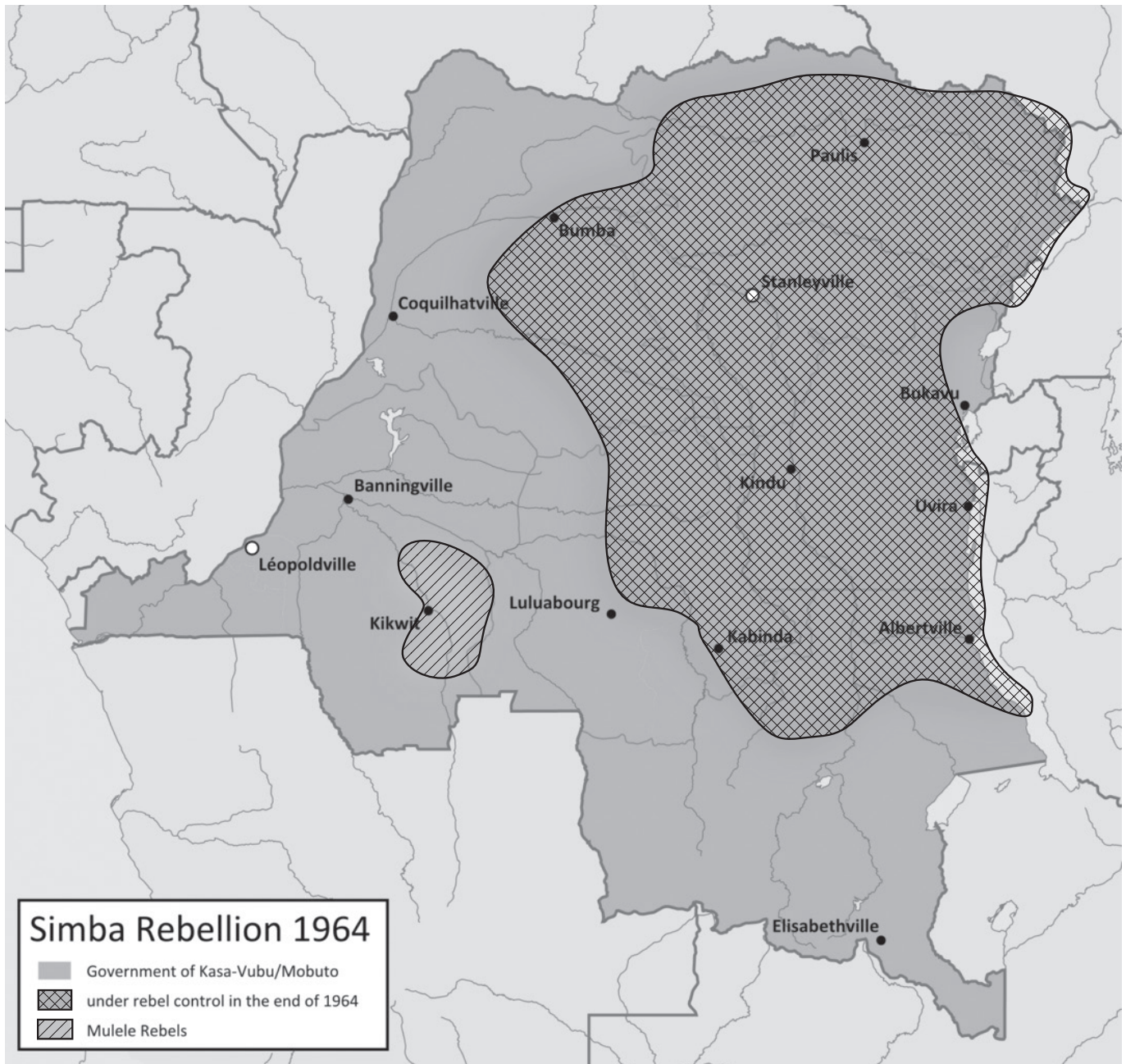
Na de onafhankelijkheid

De kersverse republiek Kongo kende een zeer moeilijke periode in het begin van de jaren 60. De toestand was chaotisch en totaal onoverzichtelijk.

Minder dan een week na de beledigende toespraak van Lumumba, op de dag van de onafhankelijkheid (30 juni 1960), rebelleerde de Force Publique tegen haar Belgische officieren. Deze werden op staande voet aan de deur gezet. De steeds groeiende onrust en incidenten hadden een massale evacuatie van Europeanen tot gevolg en leidde tot een beslissing van de UNO Veiligheidsraad om tot een gewapende interventie over te gaan. Tijdens de rumoerige

*50 jaar later, Dick Holm
in de backseat van een T-28 in Brustem*





bulente de la première république (de 1960 à 1965), celle-ci connut plusieurs guerres civiles, deux coups d'Etat, trois rébellions et six chefs de gouvernement. Les provinces du Katanga et du Kasai firent sécession et un gouvernement d'opposition fut constitué par Gizenga à Stanleyville (à présent Kisangani) tandis que se produisaient les révoltes des Mulélistes dans le Kwilu et des Simbas dans la partie orientale du Congo. C'était une période anarchique durant laquelle le gouvernement belge ne savait pas trop sur quel pied danser.

La première phase prit fin avec la mort de Lumumba en janvier 1961. La deuxième phase, de 1961 à 1963, vit la fin du mouvement indépendantiste du Katanga suite à l'intervention des troupes de l'ONU, la province sécessionniste réintégra ainsi le pouvoir central siégeant dans la capitale. La troisième phase vit une révolte éclater dans le Congo central et oriental, laquelle prit le contrôle de la moitié du territoire.

Eerste Republiek (van 1960 tot 1965) kreeg men te maken met burgeroorlogen, twee staatsgrepen, drie rebellieën en zes regeringshoofden. Men beleefde de afscheuring van Katanga, van Kasai, de oprichting van een tegenregering met Gizenga in Stanleystad (het huidige Kisangani), alsook opstanden van de Mulelisten in de Kwilu en van de Simba's in Oost-Kongo. Het was een anarchistisch tijdperk waarin de Belgische regering in de beginfase niet precies wist welke kant zij uit moest.

Een eerste fase eindigde met de dood van Lumumba in januari 1961. In een tweede fase, van 1961 tot 1963, werd de onafhankelijkheidsdrang van Katanga gestopt door de UNO troepen, waardoor die opstandige provincie terug aansloot bij het centraal gezag van de hoofdstad. In de derde fase zou een opstand uitbreken in Centraal en Oost-Kongo, waarbij de rebellen de helft van het land onder controle zouden krijgen.

Les Mulélistes et les Simbas

Les Mulélistes de la région de Kikwit entrèrent en rébellion en mars 1964. Ils étaient soutenus par la Chine et l'Union Soviétique qui donnaient, simultanément, un "coup de pouce" un peu plus à l'est à Gaston Soumialot, un fidèle lieutenant de Lumumba. Soumialot s'empara d'Uvira sur le lac Tanganyika ce qui lui permit de contrôler la plaine de la Ruzizi. Il se dirigea ensuite vers Albertville (Kalemie) et peu après vers Kindu. Le flambeau fut repris par Nicolas Olenga qui occupa coup sur coup Ponthierville (Ubundu) et Stanleyville. Ses "troupes" se disaient être des Simbas, lesquels s'imaginaient indestructibles grâce à la magie de leurs sorciers.

Les Américains ne voyaient pas d'un bon oeil grandir l'influence de l'Union Soviétique et de la Chine dans cette partie de l'Afrique, jusqu'ici préservée du communisme. Ils décidèrent que le temps de réagir était venu. Le sous-secrétaire d'état américain, Averell Harriman, vint visiter la République Congolaise en mars 1964 et décida le 6 avril, avec Paul-Henri Spaak, ministre belge des affaires étrangères, d'accorder une aide militaire au Congo. La "US Congo Military Assistance Mission" fut mise sur pieds. Elle devait fournir le soutien matériel nécessaire à l'état congolais afin de combattre les rebelles efficacement. De plus, une composante aérienne fut créée, la soi-disant FATAC (Force Aérienne Tactique Congolaise) intégrée à l'ANC (Armée Nationale Congolaise).

Sur demande du gouvernement congolais, les autorités belges décidèrent le même mois d'envoyer du personnel de la Force Aérienne à la base de Kamina. Leur mission consistait à réceptionner les appareils mis à disposition de l'ANC par les Etats-Unis. Le parc aérien fourni par ceux-ci aux Congolais venait, pour ainsi dire, directement du cimetière d'avions. La flotte consistait en dix Dakota et six hélicoptères Vertol-Piasecki CH-21B, les fameuses "bananes volantes". Ces appareils devaient être pilotés et entretenus par les Belges en tant que remplacement de la composante aérienne de l'ONU qui assurait le transport aérien pour le compte de l'ANC. Toutefois, en supplément aux avions de transport et aux hélicoptères, un certain nombre de T-28 et de B-26 furent déstockés du cimetière d'avions. Ces avions vinrent compléter à partir de juin 1964 les Harvard armés abandonnés par les Belges dans ce qui était dorénavant leur ancienne colonie. Ces "avions d'armes" furent pilotés par des exilés cubains qui avaient fui le régime de Fidel Castro et se tournaient les pouces aux Etats-Unis après la tentative avortée de débarquement de la baie des Cochons à Cuba.

La FATAC (Force Aérienne Tactique Congolaise)

Le premier détachement de la Force Aérienne a quitté la Belgique le 1er juin 1964. L'unité comptait au total 120 individus le 22 juin, tous concentrés sur l'ex-base belge de Kamina (BAKA). Les appareils arrivèrent au compte-goutte

De Mulele rebelles en de Simba's

In maart 1964, brak rebellie uit in de regio van Mulele (Kikwit). De rebellen werden gesteund door China en de Sovjet-Unie die gelijklopend, iets verder naar het oosten, ook Gaston Soumialot, een trouwe luitenant van Lumumba, een duwtje in de rug zouden geven. Soumialot veroverde Uvira aan het Tanganyikameer en controleert van daaruit de vlakte van de Ruzizi. Vervolgens rukt hij op naar Albertstad (Kalemie) en kort daarop is Kindu aan de beurt. De fakkel wordt overgenomen door Nicolas Olenga die achtereenvolgens Ponthierstad (Ubundu) en Stanleystad zal bezetten. Zijn "troepen" noemen zichzelf Simba's die zich onkwetsbaar waanden, dank zij de magie van hun medicijnmannen.

De Amerikanen zagen met lede ogen de invloed van de Sovjet-Unie en China groeien in het gedeelte van Afrika dat tot hiertoe van het communisme gespaard was gebleven. Zij besluiten dat het tijd wordt om hiertegen op te treden. De onderstaatssecretaris van de VSA, Averell Harriman brengt in maart 1964 een bezoek aan de Congolese republiek en op 6 april besluiten hij en Paul-Henri Spaak, de Belgische minister van buitenlandse zaken, om Kongo militair te steunen. De "US Congo Military Assistance Mission" wordt opgericht. Zij is verantwoordelijk om het land de nodige materiële steun te bezorgen om de rebellen efficiënt te bestrijden. Bovendien wordt een luchtcomponent, een zogenaamde FATAC (Force Aérienne Tactique Congolaise) geïntegreerd in het ANC (Armée Nationale Congolaise).

Diezelfde maand beslissen de Belgische autoriteiten om op vraag van de Kongolese regering, personeel van de luchtmacht te sturen naar de vliegbasis Kamina. Hun opdracht is er de ontvangst voor te bereiden van de toestellen die de Verenigde Staten ter beschikking van het ANC zal stellen. De vloot die deze aan Kongo leveren komt rechtstreeks van de junk yard in de Verenigde Staten. Het gaat over tien Dakota's en zes helikopters Vertol-Piasecki CH-21B, de zogenaamde Bananas. Deze toestellen moeten onderhouden en gevlogen worden door Belgen. Ze moeten de plaats innemen van de luchtcomponent van de UNO die instond voor het luchttransport van het ANC. Maar naast de transportvliegtuigen en helikopters worden ook nog een aantal T-28's en B-26's van de schroothoop gehaald. Zij vullen vanaf juni 1964 de gewapende Harvards aan die door de Belgen in hun voormalige kolonie werden achtergelaten. Deze "gevechtsvliegtuigen" worden gevlogen door Cubaanse bannelingen. Deze Cubanen waren gevlucht na de Castro revolutie en zaten met de duimen zaten te draaien in de Verenigde Staten, na de mislukte Varkensbaai operatie.

De FATAC (Force Aérienne Tactique Congolaise)

Op 1 juni 1964 vertrekt een eerste detachement van de luchtmacht vanuit België. Op 22 juni bevindt het gezelschap, 120



Piasecki - Vertol H-21 à Stanleyville (Kisangani) en 1964

fin juin et courant juillet.

Les Belges étaient officiellement membres de la FATAAC, mais leur statut n'était pas clair. En l'occurrence, c'était un grand mic-mac, du fait qu'il s'agissait de remettre en état de vol des appareils réformés. Un compte-rendu détaillé des opérations de la FATAAC est en cours de rédaction au Dakota Club pour publication prévue fin 2014.

Parallèlement, la situation devint totalement incontrôlable à Stanleyville à partir d'août 1964. Le Général Olenga avait occupé la ville le 4 août et installé la "République populaire Congolaise" présidée par Gbenye. Les Simbas terrorisèrent la population et prirent quelque 2.000 Occidentaux en otage.

Un contingent militaire fut mis sur pieds à Kamina qui devait quitter le Katanga et faire mouvement vers le nord afin de libérer Stanleyville. Ce contingent se composait de mercenaires – sous le commandement de l'Irlandais Mike Hoare – mais également de militaires congolais, d'ex-gendarmes katangais et "d'assistants militaires" belges placés sous les ordres du Colonel Van De Walle. Il baptisa son expédition "Ommegang", non seulement parce qu'elle était constituée d'un ensemble hétéroclite d'individus et de nationalistes, mais aussi parce que leur matériel usé ne leur permettait qu'une lente progression vers le nord.

Un coup de théâtre survint le 24 novembre 1964. Trois-cent-cinquante parachutistes belges sautèrent sur

Piasecki - Vertol H-21 in Stanleystad (Kisangani) in 1964

manschappen in totaal, zich op de voormalige Belgische basis Kamina (BAKA). Druppelsgewijs komen de toestellen eraan vanaf eind juni en tijdens de maand juli.

Officieus waren de Belgen lid van de FATAAC, maar hun personeelsstatuut was onduidelijk. Het was een poespas van jewelste, mede door het feit dat men hier te maken had met afgedankte toestellen die vliegklaar moesten gemaakt worden. *Een gedetailleerde beschrijving van de FATAAC operaties wordt voor het ogenblik samengevat door de Dakota Club en zal in boekvorm verschijnen op het einde van 2014.*

Vanaf augustus 1964 loopt de toestand in Stanleystad volledig uit de hand. Generaal Olenga bezet de stad op 4 augustus en sticht er de "Congolese Volksrepubliek" onder leiding van Gbenye. De Simba's terroriseren de bevolking en gijzelen ongeveer 2000 westerlingen.

In Kamina wordt een militair contingent op de been gebracht dat vanuit Katanga geleidelijk naar het noorden moet trekken om Stanleystad te ontzetten. Het contingent bestaat uit een mengeling van huurlingen – onder leiding van de Ier Mike Hoare – maar ook uit Kongolese militairen, ex-Katangese gendarmen en Belgische "militaire assistenten", geleid door kolonel Van De Walle. Hij noemt zijn expeditie de "Ommegang", niet enkel omdat zij een allegaartje van individuen en nationaliteiten omvat, maar ook omdat zij met hun verouderd materiaal slechts langzaam vorderen op de weg naar het Noorden.

Stanleyville grâce à l'appui des C-130 américains. La ville fut libérée grâce à l'action conjointe de "l'Ommegang". Une soixantaine d'otages fut malheureusement exécutée par les Simbas. Bunia fut libérée une semaine plus tard, ce qui déclencha le déploiement de la FATAc dans l'est du Congo. Les Harvards, T-28 et B-26 furent engagés et l'on pouvait rencontrer, sur les principaux aérodromes, une panoplie d'avions divers pilotés par des Belges et des Cubains.

Ici commence le récit de Dick Holm.

LE CRASH

Wif: Comment êtes-vous arrivé au Congo?

Dick: Après un séjour de deux ans au Laos et en Thaïlande, j'ai été nommé au bureau africain et je suis arrivé à Stanleyville le 26 décembre 1964. A l'issue d'une période d'adaptation, je me rendis le 12 février à Bunia où deux T-28 étaient déployés. Ils étaient pilotés par des Cubains et je fus invité à voler à bord de l'un des deux T-28 lors d'une mission le 17 février.

Wif: En quoi consistait cette mission ?

Dick: Il s'agissait d'une reconnaissance armée afin d'identifier les positions des Simbas qui s'étaient repliés et opéraient en partie depuis des bases au Soudan. J'occupais le siège arrière de l'avion piloté par Juan Peron, le second avion était piloté par Juan Tunon. Nous avons patrouillé le long de la frontière et avons observé des camions militaires avec des rebelles armés à bord. Les deux T-28 attaquèrent les camions avec leur armes de bord. Une fois l'attaque terminée, nous voulions retourner à Bunia mais nous avons été pris dans le mauvais temps et nous nous sommes égarés. Les deux pilotes se sont perdus de vue et se sont vu contraints de se poser en catastrophe dans la brousse par manque de carburant.

Wif: N'avez-vous pas envisagé de sauter en parachute?

Dick: Effectivement, j'avais déjà effectué quelques sauts en parachute et ai proposé à Juan d'abandonner l'avion. Il refusa parce qu'il n'avait aucune confiance dans les parachutes. Sur ordre de Juan, j'ai ouvert la canopée peu avant l'atterrissage, mais j'ai commis l'erreur de relever la visière de mon casque. L'atterrissage fut brutal et l'appareil fut sérieusement endommagé. Une méchante collision avec un arbre a provoqué l'arrêt complet et crevé le réservoir d'essence de l'aile gauche. Un jet d'essence enflammée a arrosé le cockpit arrière. L'avant de l'habitacle était demeuré intact et Juan a pu s'en extraire sain et sauf. L'avion a commencé à brûler. J'ai ressenti une vive douleur dans la partie gauche du visage. Mes paupières étaient raccornies et je ne voyais plus rien, mais cette douleur insupportable m'a instinctivement forcé à sortir de l'avion. Je me suis extirpé du cockpit à l'aveugle, je

Op 24 november 1964 komt de *coup de théâtre*. Met de steun van Amerikaanse C-130's worden driehonderd vijftig Belgische para's gearachuteerd boven Stanleystad. Mede met de hulp van de "Ommegang" wordt de stad ontzet. Spijtig genoeg worden een 60-tal gijzelaars door de Simba's afgemaakt. Een week later wordt Bunia bevrijd en dit was het sein om de FATAc te ontplooiën naar Oost Kongo. Ook de Harvards, T-28's en B-26's worden ingezet en men vindt op de meest belangrijke vliegvelden een allegaartje van vliegtuigen die gevlogen worden door Belgen en Cubanen.

Hier begint het verhaal van Dick Holm.

DE CRASH

Wif: Hoe kwam jij in Kongo terecht?

Dick: Na een opdracht van twee jaar in Laos en Thailand, word ik aangeduid voor het Afrikaans Bureau en ik kom aan in Stanleystad op 26 december 1964. Na wat aanpassing ter plaatse, word ik op 12 februari naar Bunia getuurd waar twee T-28's ontplooid waren. Deze werden bestuurd door Cubaanse piloten en op 17 februari word ik uitgenodigd op een vlucht met twee T-28 toestellen.

Wif: Wat was de opdracht?

Dick: Een gewapende verkenningsvlucht om de posities van de Simba's te bepalen die zich teruggetrokken hadden en gedeeltelijk vanuit Soedan opereerden. Ik zat in de backseat van Juan Peron, het tweede vliegtuig werd bestuurd door Juan Tunon. We patrouilleren lang de grens en spotten militaire camions met gewapende rebellen. De twee T-28 slagen erin de camions te vernietigen met hun boordkanon. Na de aanval willen we naar Bunia terugkeren maar we komen in slecht weer terecht en vliegen verloren. Door de omstandigheden verliezen de twee piloten mekaar uit het oog en wegens brandstofgebrek moeten zij een noodlanding in de brousse maken.

Wif: Niet gedacht om te springen?

Dick: Toch wel, ik had reeds valschermsprongen uitgevoerd en heb aan Juan voorgesteld om het vliegtuig te verlaten. Hij weigerde dit, omdat hij geen vertrouwen had in de parachutes. Vlak voor de landing moet ik op bevel van Juan de canopy openen, maar ik maak de vergissing om ook het vizier van mijn helm naar omhoog te klikken. De landing is brutaal en het vliegtuig wordt ernstig beschadigd. We kwamen tot stilstand na een onzachte botsing met een boom die de benzinetank in de linkervleugel deed openbarsten. Een gulp van brandend Avgas wordt over de achterste cockpit gespreid. De voorste cockpit blijft ongedeerd en Juan kan zich in veiligheid brengen. Het vliegtuig begint te branden. Ik voelde een stekende pijn aan mijn linkerkant en mijn gelaat. Mijn oogleden zijn verschrompeld, ik zie niets meer, maar



*Paul Van Casteren
en Dick Holm voor de T-28
van Kris Van Den Berghe
in Brustem*

*Paul Van Casteren
et Dick Holm devant le T-28
de Kris Van Den Berghe
à Brustem*

50 years later

suis tombé sur l'aile droite et ai senti quelqu'un me saisir et me traîner loin de l'avion. C'était Juan. L'avion a explosé et est devenu la proie des flammes. Nous avons tenté de nous éloigner le plus possible de l'épave en feu et avons atteint en titubant le bord d'une rivière. Nous n'avions pas de radio de secours et n'avons pu prévenir personne. Je disposais d'un pistolet pour me défendre. Je n'ai pas pu ouvrir les yeux et j'ai senti que j'étais grièvement brûlé. Juan ne pouvait que le confirmer. Il a commencé à pleuvoir et nous nous sommes abrités sous les arbres. Nous allions y passer la nuit.

Wif: Quelqu'un avait-il observé le crash de l'avion ?

Dick: Personne ne s'est manifesté. Après une nuit sans sommeil et très douloureuse en ce qui me concerne, nous avons décidé au matin que Juan partirait en reconnaissance tandis que je demeurerais sur place, disposant de suffisamment d'eau potable. Je lui ai donné mon revolver, à plus forte raison qu'étant aveugle, je n'en avais aucune utilité.

Au bout de quelques heures, Juan a eu la chance de rencontrer quelques indigènes qui l'ont amené chez le chef de la tribu. Son nom était Faustino et ... il baragouinait quelques mots d'anglais qu'un missionnaire lui avait enseignés. Son village de Bitima, situé à 10 km de la frontière soudanaise, avait déjà été attaqué par des Simbas rebelles. Ils avaient assassiné le frère de Faustino et ce dernier était prêt à aider tout qui pouvait contribuer à le débarrasser de cette racaille.

Mais ce n'était pas tout. L'un des villageois avait vu tomber

ondanks de hevige pijn kan ik mij instinctief vrijmaken. Ik klauter blindelings uit de cockpit, val op de rechtervleugel en voel dat er iemand mij vastgrijpt en mij meesleurt, weg van het vliegtuig. Het was Juan. Het vliegtuig explodeert en gaat op in de vlammen. We trachten ons zo ver mogelijk van het brandend wrak te verwijderen en strompelend bereiken wij de rand van een riviertje. We hebben geen noodradio's en kunnen niemand verwittigen. Ikzelf heb een pistool als verdedigingsmiddel. Ik kan mijn ogen niet openen en voel dat ik zeer ernstig verbrand ben. Juan kan dit alleen maar bevestigen. Het begint te regenen en we kunnen schuilen onder de bomen. We zullen er de nacht doorbrengen.

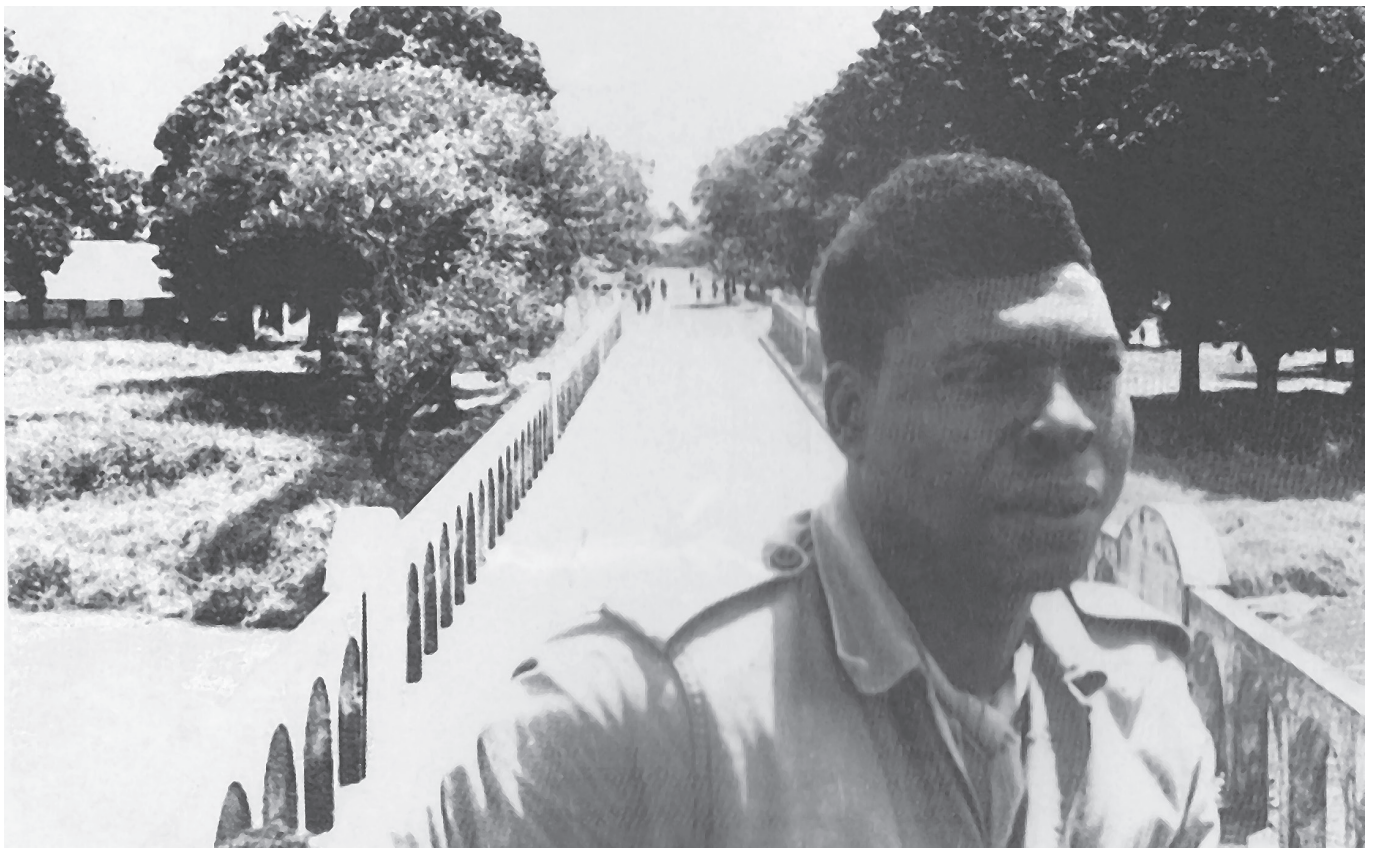
Wif: Had er iemand het vliegtuig zien crashen?

Dick: Niemand kwam opdagen. Na een slapeloze en, voor mij zeer pijnlijke nacht, beslissen we de volgende morgen dat Juan op verkenning zou gaan terwijl ik bij het riviertje blijf waar ik over voldoende drinkwater beschik. Ik geef hem mijn pistool als verdedigingsmiddel omdat ik wegens mijn blindheid er zelf niets kon mee aanvangen.

Juan heeft geluk; na een paar uur ziet hij een paar inboorlingen die hem naar het stamhoofd brengen. Deze luistert naar de naam Faustino en ... spreekt een paar woorden Engels, die hij geleerd heeft van een missionaris. Zijn dorp, Bitima, dat op 10 km van de Soedanese grens ligt, werd reeds bestookt door Simba rebellen. Zij hadden de broer van Faustino vermoord en deze was bereid al diegenen te helpen die hem konden verlossen van dit gespuis.

Faustino, le sauveur

Faustino, de redder in nood





le deuxième T-28 dont il avait recherché et trouvé l'épave, mais son pilote, Juan Tunon, avait disparu et ne sera pas retrouvé vivant. Il s'est avéré plus tard qu'il était tombé aux mains des Simbas qui l'avaient assassiné de sang froid. Seule sa dépouille abominablement mutilée fut retrouvée.

Wif: L'attente du retour de Juan fut-elle longue ?

Dick: De longues heures. J'ai perdu conscience à plusieurs reprises et je sentais que des milliers d'insectes s'en donnaient à coeur joie sur mes brûlures à vive chair. J'ai essayé de me protéger le visage en le plongeant de temps à autre dans l'eau de la rivière. Juan m'a raconté que j'avais l'air d'un monstre quand il m'a retrouvé en fin d'après-midi, c'est à dire pratiquement 24 heures après le crash. J'étais couvert d'abeilles qui se repaissaient de ma chair à vif. On m'a couché sur un brancard bricolé à la hâte pour m'amener dans un abri juste à l'extérieur du village, caché des Simbas. Un sorcier m'a prodigué les premiers soins et a fait tout son possible pour tenir les insectes à distance. Cela a réussi, mais les insectes avaient pondu et mon infirmier a découvert une masse de vers minuscules qu'il a patiemment extirpés un par un de mes plaies à l'aide d'un couteau. Une opération très douloureuse durant laquelle je me suis évanoui plusieurs fois. Après les avoir nettoyées en profondeur, le docteur miracle a enduit mes plaies ouvertes d'un produit qui devait me protéger de toute nouvelle attaque des insectes. Il s'est avéré ultérieure-

Maar er was meer. Eén van de dorpelingen had de tweede T-28 zien neerkomen en na wat zoekwerk werd ook dit wrak gevonden. Echter, de piloot, Juan Tunon, was verdwenen en hij zou nooit meer levend teruggevonden worden. Later bleek dat hij in de handen van de Simba's was gevallen en koudweg vermoord. Zijn lichaam werd zwaar verminkt terug gevonden.

Wif: Heb je lang moeten wachten vooraleer Juan terugkwam?

Dick: Meerdere uren. Ik verloor af en toe het bewustzijn en voelde dat er honderden insecten zich ten goede deden aan mijn open brandwonden. Ik trachtte deze van mijn gelaat te houden door mij af en toe onder te dompelen in het water. Juan heeft mij verteld dat ik eruit zag als een monster toen ze mij in de late namiddag terugvonden, dus bijna 24 uur na onze crash. Ik was bedekt met bijen die zich verlustigden aan het rauwe vlees. Ik werd op een inderhaast gemaakte draagberrie gelegd en naar een schuilplaats gebracht, juist buiten het dorp, verborgen voor de Simba's. Een medicijnman gaf mij de eerste zorgen en deed al het mogelijke om de insecten weg te houden. Dit lukte, maar de insecten hadden gezorgd voor nakomelingen. Mijn verzorger vond een onnoemlijk aantal minuscule wormpjes die hij met een mes één voor één uit de wonden peuterde. Een zeer pijnlijke operatie waarbij ik af en toe het bewustzijn verloor. Na een goede wasbeurt smeerde de wonderdokter een product op de open

50 years later

ment qu'il s'agissait de graisse de serpent, un produit miracle. Des médecins ont affirmé plus tard qu'il m'avait sauvé la vie.

Wif: Pouviez-vous entrer en contact avec le monde civilisé ?

Dick: Absolument pas. Ni nous, ni les villageois ne disposaient de moyens de communication. Après de longues discussions avec Faustino, il semblait évident que Paulis (aujourd'hui Isiro) était la ville la plus proche située, quand même, à environ 210 km ... à vol d'oiseau! Il fut néanmoins décidé d'essayer d'atteindre Paulis et le 19 février, deux jours après l'accident, mon pilote cubain et Faustino ainsi que deux autres villageois ont entamé un périple de plus de 240 km par des chemins non carrossables au travers de la brousse congolaise. Ils disposaient de trois bicyclettes qu'ils se partageaient tour à tour.

La FATAc à Paulis avait été prévenue dès le 17 février de la disparition des deux T-28 et les recherches avaient été lancées encore le jour même. Plusieurs vols ont été effectués les jours suivants, mais en vain.

Mais l'expédition de Juan et de ses trois compagnons congolais devait être couronnée de succès! Le pilote ne comprend toujours pas comment ses guides ont trouvé leur chemin. Ils évitaient les villages par crainte des Simbas et les rares indigènes qu'ils ont rencontrés leur ont donné de l'eau et de la nourriture, de même qu'ils ont indiqué la direction de Paulis. Le chemin était parfois trop mauvais pour y rouler en vélo, mais ils pouvaient se reposer de temps en temps lorsqu'ils pouvaient descendre une rivière en pirogue. Après des journées à bicyclette, à pied et en canoë, ils ont atteint le 25 février après-midi, soit le septième jour de leur randonnée, un avant-poste de "l'Ommegang" à 30 km de Paulis. Celui-ci était en liaison avec Paulis et quatre jeeps les ont amenés en ville le lendemain. L'opération de sauvetage pouvait être lancée, cette fois pour de bon, quoiqu'elle ne se déroulerait pas comme du papier à musique.

Nous rapporterons dans le prochain numéro le récit de Jan Baras et de Paul Van Casteren qui furent témoins du déroulement chaotique du sauvetage.

wonden; dit moest mij beschermen tegen verdere aanvallen van insecten. Later is gebleken dat het slangenvet was, een mirakelmiddel! Dokters hebben later bevestigd dat dit mijn leven heeft gered.

Wif: Konden jullie in contact komen met de beschaafde wereld.

Dick: Helemaal niet. Nog wijzelf, noch de dorpingen hadden enig communicatiemiddel. Na heel wat overleg met Faustino blijkt dat Paulis (vandaag Isiro) de dichtstbijzijnde stad was, op een afstand van ongeveer 210 km ... in vogelvlucht! Toch werd beslist om te trachten Paulis te bereiken en op 19 februari, twee dagen na het ongeval, vertrekt mijn Cubaanse piloot samen met Faustino en twee andere dorpingen voor een meer dan 240 km lange expeditie langs onberijdbare wegen doorheen de Congolese brousse. Zij beschikken over drie fietsen die ze beurtelings gebruiken.

Ondertussen was de FATAc in Paulis reeds op 17 februari verwittigd van de verdwijning van de twee T-28 en de eerste opzoekingen begonnen nog dezelfde dag. De daarop volgende dagen werden meerdere vluchten uitgevoerd, maar tevergeefs.

Maar de expeditie van Juan en zijn drie Kongolese metgezellen zou slagen! Onze piloot weet nog steeds niet hoe zijn begeleiders de weg gevonden hebben. Uit schrik voor de Simba's vermeden zij de dorpen, maar de weinige inboorlingen die zij ontmoetten gaven hen water en voedsel en toonden hen de richting naar Paulis. Soms was de weg te slecht om te fietsen, af en toe konden ze wat uitrusten wanneer ze een riviertje konden afdalen met een prauw. Na dagenlang fietsen, marcheren en kanovaren botsen zij op 25 februari in de namiddag, dus de zevende dag van hun tocht, op een voorpost van de "Ommegang"; op 30km van Paulis. Deze hadden verbinding met Paulis en 's anderendaags werd ons viertel met jeeps naar de stad gebracht. De reddingsoperatie kon nu voorgoed van start gaan, maar die zou niet van een leien dakje verlopen.

In het volgend nummer brengen we het relaas van Jan Baras en Paul Van Casteren, die getuigen over het accidenteel verloop van de redding.



LA MISSION DE RECONNAISSANCE DE 1946 À NOS JOURS*



RECCE - Chapitre 4

DE VERKENNINGSOPDRACHT VAN 1946 TOT VANDAAG*

D'abord sur RF-84F, ensuite sur Mirage V BR, les pilotes de la 42^e Escadrille comptent parmi les meilleurs de l'Alliance. À la dissolution de la 42^e Escadrille, la mission de reconnaissance est reprise par la 1^{ère} Escadrille sur F-16.

Reprise des opérations de reconnaissance

À la Force Aérienne nouvellement créée, la priorité est donnée à la mise sur pied d'unités de chasse et chasse-bombe. En juin 1953, la première entité belge de reconnaissance voit néanmoins le jour au sein d'une unité britannique, à l'aérodrome de Wahn près de Cologne. Les quelques pilotes et mécaniciens belges constituent le C Flight du « 2 Squadron ». Ils disposent de cinq Thunderjet F-84E, qui ne sont malheureusement pas pourvus de caméra. La reconnaissance s'effectue donc à vue. Il faudra attendre 1954 avant que les premiers appareils ne soient transformés en vecteurs de reconnaissance. À cette fin, une caméra d'origine américaine est placée à l'avant du réservoir du bout de l'aile gauche.

Eerst op RF-84F, daarna op Mirage 5BR behoren de Belgische piloten van het 42^{ste} Smaldeel tot de besten van de Alliantie. Na het ontbinden van het 42^e Smaldeel wordt de verkenningsoopdracht overgenomen door het 1^e Smaldeel op F-16.

De herstarting van de verkenningsooperaties

In de nieuw opgerichte Luchtmacht wordt voorrang verleend aan de jacht en jager bommenwerper eenheden. In juni 1953 maken we echter de geboorte mee van een eerste, kleine Belgische verkenningseenheid. Ze maakt deel uit van een Britse eenheid, gelegerd op het vliegveld van Wahn, dichtbij Keulen. Het beperkte aantal Belgische piloten en mecaniciens vormen de C Flight van het '2^{de} SQN'. Zij beschikken over vijf Thunderjet F-84 E, maar die zijn spijtig genoeg niet uitgerust met camera's. Het verkennen gebeurt dus op zicht. We zullen moeten wachten tot 1954 alvorens de eerste toestellen omgebouwd worden tot echte vectoren voor verkenning. Om dit te bereiken wordt een camera van Amerikaanse herkomst vóór de (brandstof)tank aan de punt van de linkervleugel ingebouwd.

Les techniciens fixent la caméra dans le réservoir d'aile.

De mecaniciens monteren de camera in een wingtip tank.



Au mois de septembre de cette même année 1954, le flight devient une escadrille autonome. La 42^e Escadrille est née. Elle reprend les traditions de la 7^e Escadrille d'observation avec le « Méphisto »¹ comme insigne d'escadrille.

Dès l'année suivante, au mois d'août 1955, l'escadrille voit arriver son premier Thunderflash RF-84F. Tout comme les Thunderjet et Thunderstreak, cet appareil est livré par les États-Unis, dans le cadre du programme MDAP (Mutual Defense Assistance Program). Il est le premier d'une série de 34 avions. Il s'agit de la version reconnaissance du F-84F avec des entrées d'air de part et d'autre du fuselage afin de pouvoir loger l'appareillage photographique dans le nez de l'avion. Le RF dispose d'un jeu de cinq caméras ce qui permet de photographier sous différents angles avec des focales variées. Les films sont développés au retour de mission et examinés par des spécialistes de l'interprétation, de façon à corroborer les informations communiquées en vol par le pilote ainsi que lors de son débriefing. En 1957, l'escadrille rentre au pays et s'installe à Brustem (St-Trond). Les pilotes, techniciens avions et spécialistes photos ont rapidement acquis un haut degré de professionnalisme.

En 1958, un fait unique va marquer les annales de la Force Aérienne. Le 28 mai, au cours d'une navigation le long du Rideau de Fer, et sans doute un peu au-delà..., le Sous-lieutenant Paulus est brusquement encadré par deux Mig-17 qui l'obligent à atterrir à Damgarten en Allemagne de l'Est. Après quelques jours d'angoisse et d'incertitude, Paulus sera rapatrié. Les négociations relatives à la récupération de l'avion seront plus longues. Finalement, le RF sera ramené par la route, les ailes coupées au chalumeau !

En 1963, après un déménagement à Beauvechain, les RF-84F sont dotés de nouvelles caméras anglaises : les Vinten 360 à objectifs interchangeables (45, 75, 150 et 300 mm). Elles utilisent des films de 70 mm. Au nombre de quatre, ces caméras fonctionnent initialement avec une vitesse d'ouverture de l'obturateur d'1/1.000^e ou d'1/2.000^e

1. Le « Méphisto » de la 42^e Escadrille symbolise le Méphisto-phélès de « Faust ». Ce personnage de Goethe, tour à tour ange déchu et démon de la connaissance, est représenté armé d'une longue-vue, symbole de sa curiosité.

Datzelfde jaar, in de maand september van 1954 dus, wordt de flight omgevormd tot een autonoom smaldeel. Het 42^{ste} Smaldeel is geboren. Als kenteken van het smaldeel grijpt het terug naar de tradities van het 7^e smaldeel waarneming, met de 'Mefisto'.

Het volgende jaar, in augustus 1955, beleeft het smaldeel de aankomst van zijn eerste Thunderflash RF-84F. Net zoals de Thunderjet en de Thunderstreak, wordt dit toestel door de Verenigde Staten geleverd in het kader van het MDAP-programma (Mutual Defence Assistance Plan). Het is het eerste van een reeks van 34 vliegtuigen. Het is eigenlijk een versie van de F-84F, maar dan met luchtinlaten links en rechts van de romp, zodat de fototoestellen een plaats kunnen vinden in de neus van het vliegtuig. De RF beschikt over vijf camera's, wat het mogelijk maakt te fotograferen met verschillende hoeken en brandpuntsafstanden. De films worden ontwikkeld na aankomst van de opdracht en bestudeerd en geïnterpreteerd door specialisten om de door de piloot in vlucht meegedeelde informatie te bevestigen en aan te vullen tijdens zijn debriefing. In 1957 keert het smaldeel terug naar België en installeert zich te Brustem (St Truiden). Zowel de piloten als de mechaniciens en de fotospecialisten hebben heel vlug een hoog niveau van professionnalisme bereikt.

1958 wordt gemarkeerd door een enig feit in de annalen van de Luchtmacht. Op 28 mei, tijdens een vlucht langsheen het IJzeren Gordijn, bevindt Onderluitenant Paulus zich plots in het gezelschap van twee MIG 17's die hem dwingen te landen in Damgarten, Oost-Duitsland. Na enkele dagen benauwdheid en onzekerheid wordt hij gerepatriëerd. De onderhandelingen in verband met het recupereren van het toestel zullen langer duren. Tenslotte wordt het gerecupereerd langs de weg, de vleugels verwijderd met een lasapparaat.

In 1963, na een verhuizing naar Bevekom, wordt de RF-84F uitgerust met nieuwe Engelse camera's, de Vinten 360, met verwisselbare objectieven van 45, 75, 150 en 300 mm. Ze

1. De "Mefisto" van het 42^e smaldeel symboliseert de Mefistopheles van Faust. Dit personage van Goethe, afwisselend vervallen engel en duivel der kennis, wordt voorgesteld met een verrekijker, symbool van zijn nieuwsgierigheid.

de seconde. L'intégration d'un système automatique de réglage du diaphragme, permettra, à partir de 1965, des prises de vue au 1/1.500^e et 1/3.000^e, soit quatre ou huit images par seconde.

À l'aide du procédé stéréoscopique imaginé par le pionnier Jules Jaumotte, les interpréteurs photos sont en mesure, grâce aux images visionnées en relief, de repérer les moindres détails d'un objectif, aérodrome, site missile ou tout élément du champ de bataille (chars, batterie d'artillerie, troupes en mouvement, etc.).

De 1963 à 1972, l'escadrille de reconnaissance opère à partir de Bierset. Fin 1963, pour remplacer les avions détruits au cours des missions d'entraînement, l'escadrille réceptionne quatre RF-84F rachetés à la force aérienne des Pays-Bas.



*Le FR 31 racheté à la Nederlandse Luchtmacht.
De FR 31, aangekocht van de Nederlandse luchtmacht.*

1965, 1968 et 1970 sont des années fastes² avec les victoires répétées aux compétitions Royal Flush qui rassemblent tous les meilleurs spécialistes de la reconnaissance en Centre-Europe. Ces prestations remarquables démontrent tout le savoir-faire de l'unité et la quasi-suprématie belge en la matière. Elles sont le fruit d'un entraînement journalier de toute une équipe qui vise au meilleur rendement de la mission.

Le déroulement d'une mission d'entraînement Recce

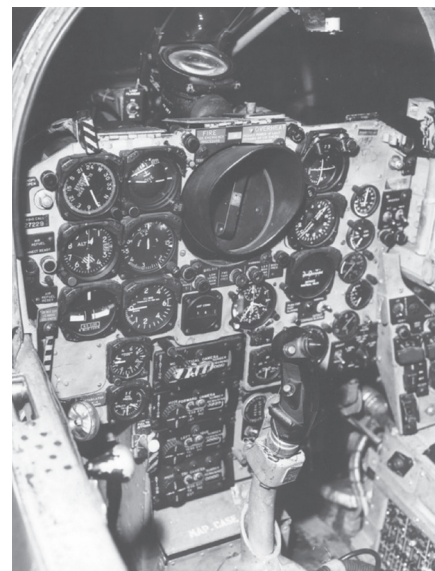
Une telle mission suppose le survol à basse altitude de trois objectifs. Les détails de la mission (timing, objectifs) sont en

2. L'Adjudant Taverniers en 1965, le Capitaine Vranckx en 1968 et le Capitaine Theeuwens en 1970.

gebruiken 70 mm film. De vier camera's hebben een sluitertijd van 1/1000 of 1/2000 per seconde. Door de inbouw van een automatisch systeem voor regeling van het diafragma, kunnen vanaf 1965 foto's genomen worden met 1/1.500 en 1/3.000, respectievelijk vier en acht beelden per seconde.

Met behulp van een stereoscopisch procédé, uitgedacht door pionier Jules Jaumotte, kunnen de foto-interpretators nu beelden bekijken in reliëf en de kleinste details van een doel waarnemen. Geen vliegveld, lanceerplaats voor raketten of welk element ook van het slagveld (tanks, artillerie-opstelling, troepen, bewegingen, enz...) ontsnapt nog aan hun aandacht.

Van 1963 tot 1972 opereert het verkenningssmaldeel van op de basis Bierset. Einde 1963 verwerft het smaldeel vier RF-84 F, gekocht van de Nederlandse Luchtmacht, ter



*Tableau de bord du RF-84F.
Instrumentenbord van de RF-84F.*

vervanging van vliegtuigen die verloren gingen tijdens eerdere oefenvluchten.

1965, 1968 en 1970 zijn topjaren², vanwege de opeenvolgende overwinningen in de Royal Flush-competities die de beste verkenningsspecialisten van Centraal-Europa samen brengen. Deze opmerkelijke prestaties tonen het kunnen van de eenheid en het toenmalige quasi Belgische overwicht in dit onderdeel duidelijk aan. Het is de vrucht van een dagelijks oefenen van een ganse ploeg die enkel het best mogelijk rendement voor ogen heeft.

Verloop van een oefeningsopdracht verkenning

2. Adjudant Taverniers in 1965, Kapitein Vranckx in 1968 en Kapitein Theeuwens in 1970.

*Le Prince Bernard salue
le Lieutenant Léo Vranckx.³*

*Prins Berard begroet
luitenant Leo Vranckx.³*



principe communiqués au pilote trois heures avant le survol. À chaque sortie, le pilote doit ramener la preuve « photo » de son passage sur les objectifs. Au cours de son survol, il essaiera de collecter un maximum d'infos afin de faciliter la tâche des interpréteurs photos. Au cours des grands exercices nationaux ou OTAN, l'initiateur de la mission devra être en possession du résultat de celle-ci 45 minutes après l'atterrissage.

Een dergelijk opdracht veronderstelde het overvliegen op zeer lage hoogte van drie doelen. Details in verband met de opdracht (timing, doelen) worden in principe drie uur voor opstijgen meegedeeld aan de piloot. Na elke opdracht moet hij het bewijs – een foto – meebrengen van het vinden van zijn doelen. Tijdens de overvlucht zal hij trachten zoveel mogelijk informatie te memoriseren om via een 'in vlucht rapport' de taak van de interpretators aan de grond te



Le démontage des caméras en exercice Royal Flush.

Après l'arrêt du réacteur, les spécialistes se précipitent sur l'avion pour enlever les magasins contenant les pellicules. Celles-ci parviennent à la section MFPU (Mobile Field Photographic Unit)⁴ en vue d'être développées dans les laboratoires photos. Quelques minutes seulement sont nécessaires à l'interpréteur pour repérer, directement sur le négatif encore humide, toute la panoplie des objectifs de champ de bataille. Pour le pilote comme pour l'équipe des interpréteurs, cela suppose une connaissance approfondie des caractéristiques de tous ces objectifs potentiels.

À cette époque, les escadrilles Recce constituent véritable-



Het uitnemen van de camera's tijdens de oefening Royal Flush.

vergemakkelijken. De organisatoren van grote nationale en NAVO oefeningen moeten in het bezit zijn van het resultaat binnen 45 minuten na landing.

Nadat de motor wordt stilgelegd spoeden specialisten zich naar het vliegtuig om de filmmagazijnen uit de camera's te verwijderen. Deze worden meteen naar de sectie MFPU⁴ (Mobile Field Photographic Unit) gebracht om er de film(s) te ontwikkelen. Daarna heeft de interpretator slechts enkele minuten nodig om, samen met de piloot die hem een idee kan geven van waar hij voornamelijk op de film moet kijken, onmiddellijk en zelfs op nog natte film, alle informatie

3. Photo prise à Deelen aux Pays-Bas, lors de l'édition 1967 du Royal Flush.

3. Foto genomen in Deelen, Nederland, tijdens Royal Flush 1967.



Survol de la Corse.

Boven Corsica.



En route vers Rygge en Norvège. (Ph. L. Ronsse)

Op weg naar Rygge in Noorwegen (Foto: Leon Ronsse).



Le dernier RF-84F en visite à Alconbury (Royaume-Uni), en 1971.

De laatste RF-84F op bezoek in Alconbury (Groot-Brittannië) in 1971.

ment les yeux du commandement. Les décisions relatives à la poursuite de manœuvres terrestres ou à de nouvelles missions aériennes dépendront de l'aptitude des pilotes, des techniciens photos et des équipes d'interprétation à ramener les bonnes informations.

Le Mirage 5BR

Lors du remplacement des Thunderstreak et Thunderflash américains par les avions Mirage 5 en 1970, la Belgique décide, tout comme les autres forces aériennes de l'Alliance, de poursuivre la mission de reconnaissance tactique. Vingt-sept appareils monoplaces Mirage 5BR sont acquis pour la 42e Escadrille qui quitte Bierset afin de rejoindre le 2e Wing Tactique à Florennes. Le premier Mirage 5 BR atterrit à Florennes le 6 juillet 1971.

4. MFPU : La section de développement et d'interprétation des films se compose d'un important charroi qui permet à l'escadrille de ne pas être dépendante d'installations fixes sur une base. L'escadrille possède donc une capacité de déploiement qui lui permet d'opérer plus près de la zone de combat voire dans un autre théâtre d'opérations.

over het slagveld waar te nemen en te exploiteren. Zowel voor de piloot als voor de interpretator veronderstelt dit een doorgedreven kennis van de karakteristieken van deze potentiële doelen.

De verkenningssmeldelen zijn de ogen van de bevelvoering. De beslissingen in verband met het doorvoeren van manœuvres van de Landmacht of van nieuwe opdrachten voor de Luchtmacht zullen steeds afhangen van het terugbrengen van de noodzakelijk en goede informatie door piloten, fototechnici en ploegen interpretators.

De Mirage 5BR

In 1970, ten tijde van de vervanging van de Amerikaanse Thunderstreak en de Thunderflash door de Franse Mirage 5, beslist België, net zoals de andere luchtmachten van de

4. MFPU: de sectie ontwikkeling en interpretatie van films bestaat uit een heel wat voertuigen die het smaldeel in staat stellen te werken zonder vaste installaties. Op die manier kan het smaldeel dicht bij de gevechtszone actief zijn of zelfs overgeplaatst te worden naar een ander operatiegebied.

Le BR dispose, tout comme le RF-84F, de cinq caméras de type Vinten 360 dans le nez de l'avion. Deux caméras sont placées en position latérale gauche et droite. La cinquième caméra est disposée frontalement. Pour les vols à moyenne altitude, les caméras latérales droites sont remplacées par une caméra verticale. À une vitesse de huit images par seconde et avec un film de 150 pieds, le temps total de prise de vues par caméra est de l'ordre d'une minute. Quelques années plus tard, grâce à l'utilisation de films en polyester plus minces, la durée de prise de vues sera portée à 1 min 30. En 1976, l'équipement sera amélioré par l'adjonction d'un système à balayage (scanner) infrarouge appelé « Cyclope ». Placé dans la partie avant du réservoir ventral, le Cyclope imprime sur support film des images générées électroniquement. En 1978, après l'acquisition d'une caméra panoramique Vinten, l'avion peut ramener une couverture photographique d'horizon à horizon.

La modernisation du matériel ne concerne pas uniquement l'avion et l'appareillage photographique. Installée



Le berceau caméras. De bergplaats van de camera's.

à l'origine dans des semi-remorques, la section photo-interprétation acquiert des ateliers aérotransportables qui permettent à l'escadrille de se déployer rapidement à proximité de la zone d'opérations qui lui serait confiée. La 42^e Escadrille de reconnaissance tactique se maintient ainsi à la pointe du progrès technique et opérationnel.

Le F-16 et la poursuite de la mission de reconnaissance

Lors de l'acquisition des F-16, il n'a pas été prévu de version spécifique pour la mission de reconnaissance. Le retrait d'emploi des Mirage a entraîné de ce fait la dissolution de la 42^e Escadrille. Pour la première fois de son existence, la Force Aérienne est privée de moyens de reconnaissance.

Pour pallier cette carence et dans l'attente d'une solution

alliantie, om de opdracht luchtverkenning voort te zetten. 27 ééncitters Mirage 5BR worden aangekocht voor het 42^e smaldeel, dat Bierset verlaat en zich voegt bij de 2^{de} Tactische Wing te Florennes. De eerste Mirage 5BR landt daar op 6 juli 1971. Net zoals de RF beschikt de BR over vijf camera's van het type Vinten 360 in de neus van het vliegtuig. Twee camera's zijn links en rechts geplaatst, met een voorwaartse camera, in de vliegrichting gericht. Voor vluchten op middelgrote hoogte worden de twee rechtse camera's vervangen door één verticale. Met een snelheid van 8 foto's per seconde en met een film van 150 voet is het totale aantal opnamen per camera ongeveer beperkt tot 1 minuut (een goede 450 foto's). In 1976 wordt deze uitrusting verbeterd door het toevoegen van een infrarood scansysteem, de 'Cyclope'. Dat wordt in het voorste gedeelte van de centrale brandstoftank geplaatst en drukt elektronisch gegenereerde beelden af. In 1978 volgt de aankoop van een panoramische camera Vinten. Vanaf dan is er een capaciteit van horizon tot horizon met één enkele foto.



Mirage 5BR à l'atterrissage. De Mirage 5BR bij de landing.

Het moderniseren van het materiaal beperkt zich echter niet tot het vliegtuig en de fotografische uitrusting. De sectie foto-interpretatie, vooreerst gevestigd in een soort grote aanhangwagens, wordt uitgerust met luchtvervoerbare werkplaatsen die het smaldeel in staat stellen om zich snel te overplaatsen naar de onmiddellijke nabijheid van een operatiezone die haar wordt toegewezen. Op die manier blijft het 42^e Verkenningssmaldeel aan de top van de technische en operationele vooruitgang.

De F-16 en het vervolg van de verkenningsoopdracht

Bij de aankoop van de F 16 was het niet gepland om een specifieke verkenningversie aan te schaffen. Het verdwijnen van de Mirages had dus het ontbinden van het 42^e smaldeel



En 1990 à Bierset, le BR15 pour les 70 ans de l'emblème du Mephisto. (Ph. Les Ailes Militaires belges).

1990 Bierset; de BR 15 ter gelegenheid van 70 jaar «Mephisto» (Foto: De Belgische militaire vleugels)

durable, un accord est pris avec la Koninklijke Luchtmacht en vue d'obtenir deux nacelles Orpheus, utilisées anciennement sur F-104G. Ces nacelles, ou pods dans le jargon aéronautique, sont équipées de cinq caméras « Oude Delft » interchangeables. Le système est optimisé pour la reconnaissance à vitesse élevée (290 à 590 nœuds) et à basse altitude (de 100 à 1.500 pieds). La 1e Escadrille reprend, en cumul, la mission de reconnaissance en plus de la mission de chasse-bombe. Trois appareils sont câblés pour accueillir la nacelle et permettre le fonctionnement des caméras.

Le 29 décembre 1995, la Force Aérienne signe avec la firme SABCA, un contrat portant sur la livraison de huit nacelles danoises « Per Udsen ». Le contrat prévoit l'intégration, la qualification du pod et la modification de l'avion. La nacelle est installée en position ventrale. Les caméras sont commandées séparément par un panneau de contrôle et déclenchées par un bouton sur le stick. Le pilote dispose en outre de chaque côté de sa verrière d'un bras rétractable muni d'un œilleton de visée.

Entrées en service opérationnel en mai 1998, les nacelles contiennent en fait les caméras optiques Vinten du Mirage. Deux ans plus tard, elles sont remplacées par un système vidéo électro-optique. Fin décembre 2002, la SABCA est chargée de la mise en oeuvre d'une caméra infrarouge IRLS-Infra-red line scan, « Vigil ». L'intégration d'un système de transmission des données, permettant en temps réel l'envoi des images au sol, est également étudiée.

Grâce au système inertiel de navigation et à l'intégration des informations de positionnement provenant du GPS – Global Positioning System, la charge de travail du pilote

tot gevolg. Voor het eerst in zijn bestaan heeft de luchtmacht dus geen verkenningsmiddelen meer.

Om hieraan tegemoet te komen, en in afwachting van een duurzame oplossing op min of meer langere termijn, wordt er in 1995 een akkoord afgesloten met de Koninklijke Luchtmacht om twee verkenningspods Orpheus, door Nederland gebruikt op F-104G, te verkrijgen. Deze pods zijn uitgerust met vijf 'Oude Delft'camera's, onderling uitwisselbaar, van 70, 100 en 150 mm. Het systeem is geoptimaliseerd voor verkenning met hoge snelheid (290 tot 590 knopen) en lage hoogte (100 tot 1500 voet). Het 1ste Smaldeel combineert de verkenningsopdracht met deze van jager-bommenwerper. Drie vliegtuigen worden bekabeld om de pods te ontvangen en het werken van de camera's mogelijk te maken.

Op 29 december 1995 tekent de Luchtmacht een contract met de firma SABCA voor de levering van acht Deense pods 'Per Udsen'. Het contract voorziet in de integratie, de kwalificatie van de pod en de modificaties aan het vliegtuig.

De modulaire verkenningspods (Modular Recce Pod – MRP), worden operationeel in 1998 en bevatten nog steeds de Vinten camera's van de Mirage. Twee jaar later worden die vervangen door een elektro-optisch (video) systeem.

Eind december 2002 wordt aan SABCA gevraagd om een infraroodcamera IRLS (Infra-red line scan) 'Vigil' te leveren. Tegelijkertijd wordt de integratie van een systeem bestudeerd dat in 'real time' (op het ogenblik van opname) beelden kan doorsturen naar zij die nodig hebben.

De MRP-pod wordt centraal geïnstalleerd. De camera's worden apart bediend via een controlepaneel en worden in wer-



F-16 équipé du MRP Per Udsen.

s'en trouve fortement allégée. Par le passé, l'exercice de navigation pour arriver jusqu'à l'objectif constituait l'essentiel de l'entraînement. Aujourd'hui, l'entraînement du pilote s'oriente essentiellement vers l'apprentissage des procédures spécifiques à la Reconnaissance et vers la connaissance théorique des objectifs assignés. Le nombre d'heures de vol que chaque pilote consacre dès lors à la mission de reconnaissance s'en trouve fortement réduit.

Par ailleurs, depuis la fin de la guerre froide, les profils de vol des missions de reconnaissance, tout comme ceux des missions d'attaque, ont considérablement évolué. Par le passé, toute pénétration s'effectuait à basse altitude pour échapper aux radars ennemis. Actuellement, la mise en oeuvre d'avions de reconnaissance n'est souvent envisageable que dans un contexte de suprématie aérienne et après la neutralisation des moyens de défense anti-aériens. Les missions s'effectueront à moyenne et haute altitude, en dehors de l'enveloppe des petites armes, donc au-delà de 3.000 mètres.

La nacelle Sniper

En 2008, la Force Aérienne fait l'acquisition de huit nacelles SNIPER dont la capacité de désignation et de détection des objectifs est tout simplement remarquable.

La fonction principale du SNIPER est d'assurer la désignation de cibles pour les bombes à guidage laser. Mais sa capacité de détection permet également d'entrevoir de nouvelles applications dans le domaine de la reconnaissance aérienne.

À l'initiative de la Belgique, une mise à jour relativement simple du programme gérant la nacelle a été développée afin d'utiliser les sous-systèmes existants, optique infra-rouge (IR)/TV et enregistrement intégré, à des fins de reconnaissance.

Uitgerust met de MRP Per Udsen.

king gesteld door een druk op een knop in de stuurknuppel (stick).

Dankzij het inertiael navigatiesysteem en het integreren van informatie afkomstig van de GPS (Global Positioning System) wordt de zware werklast van de piloot behoorlijk verminderd, zodat hij zich meer kan concentreren op de kern van zijn vliegtaak. Het navigeren naar het doel was, vroeger, de absoluut essentiële doelstelling van de opleiding. Tegenwoordig richt de opleiding van de piloot zich bijna uitsluitend op het aanleren van specifieke procedures in verband met verkenningsopdrachten en de theoretische kennis van toegewezen doelen. Het aantal vluchten die een piloot moet besteden aan het verwerven van de nodige kennis in verband met verkenningsopdrachten wordt op die manier sterk verminderd.

Bovendien hebben sedert het einde van de koude oorlog de profielen van zowel verkenning- als aanvalsvluchten een grote evolutie doorgemaakt. In het verleden gebeurde alles op zeer lage hoogte, om te vermijden dat de toestellen door vijandelijke radars werden opgemerkt. De opdrachten worden nu uitgevoerd op middelbare en hoge hoogte, buiten het bereik van de kleine wapens, en dus minstens boven 3.000 meter. Dit veronderstelt natuurlijk een zeer groot luchtoverwicht en de uitschakeling van de grondlucht-dreiging.

De Sniper pod

In 2008 heeft de Luchtmacht acht Sniper pods aangeschaft. De doelaanduiding en detectie van de doelwitten is gewoon uitzonderlijk.

De Sniper pod is verondersteld doelwitten aan te duiden voor laser wapens. Maar zijn detectie-capaciteit maakt het mogelijk nieuwe toepassingen op te nemen in het domein van de

Ces informations enregistrées par le SNIPER, sous forme de vidéos et/ou d'images, sont transmises via un disque dur à l'analyste après le vol qui les exploite au moyen d'un programme informatique adapté.

Pour la couverture d'objectifs connus à l'avance (« Preplanned targets »), l'Analyste d'Image (IA) planifie la mission et le pilote la vole en mode « automatique ». La caméra sera ainsi dirigée sur les coordonnées introduites dans le système de navigation de l'avion sans intervention du pilote. Afin de permettre une meilleure réactivité à une situation tactique plus dynamique, le pilote peut aussi recevoir une nouvelle cible en vol (« Retasking on Dynamic Targets »). Les images seront alors acquises en mode « manuel » avec l'intervention du pilote dans le cockpit.

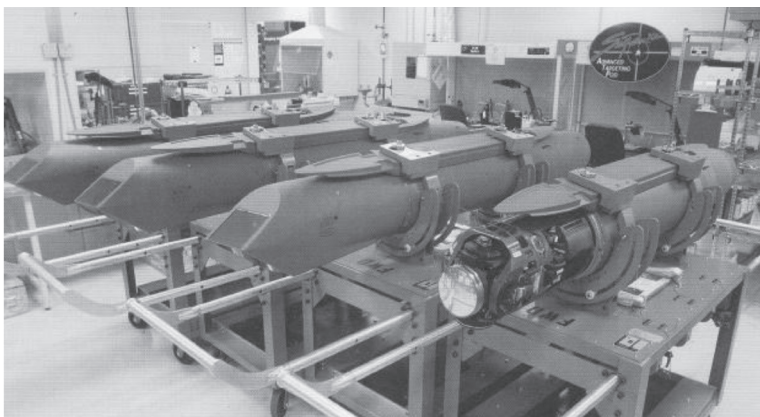
Depuis 2013, les F-16 belges équipés de la nacelle SNIPER effectuent des missions de reconnaissance aérienne opérationnelles au-dessus de l'Afghanistan au profit des troupes au sol de la force internationale de l'ISAF. Les missions comprennent, entre autres, la recherche d'engins explosifs improvisés le long d'un itinéraire routier planifié, la recherche de menaces potentielles ou encore la détection d'activité suspecte ou de caches d'armes dans une zone déterminée. Ces missions de reconnaissance sont toujours combinées à des missions de support aux troupes au sol, qui restent la mission principale de nos F-16's basés à Kandahar.

En conclusion, l'évolution technologique de ces dernières années a permis la poursuite de la mission de reconnaissance tactique sur F-16. Elle reste donc d'actualité et est exécutée systématiquement lors des missions opérationnelles réelles ■

** Quatrième chapitre de la troisième partie de 'Cent ans de techniques aéronautiques en Belgique' par Michel Mandl & Alphonse Dumoulin*

Sniper ATP (Advanced Targeting Pod). En 2008, huit nacelles ont été acquises.

De Sniper ATP (Advanced Targeting Pod); in 2008 werden acht exemplaren aangekocht.



luchtverkenning. Op Belgisch initiatief, werd er een tamelijk eenvoudige update van het besturingsprogramma van de pod uitgevoerd. Op die manier kunnen subsystemen, optisch infrarood (IR)/TV en geïntegreerde opname, voor verkenningsoepleinden gebruikt worden.

De gegevens die in de vorm van video's en/of beelden door de Sniper pod worden opgenomen, worden na de vlucht via een harde schijf naar de analisten verstuurd en vervolgens met behulp van een aangepaste software geanalyseerd.

Voor de dekking van vooraf geplande doelwitten (Preplanned targets), zal de beeldenanalist (Image Analyst) de zending voorbereiden en wordt ze in automatische mode door de piloot gevlogen. De camera zal automatisch gericht worden op de coördinaten van het navigatie-systeem zonder tussenkomst van de piloot. Voor een betere reactiviteit in vlucht in een meer dynamische toestand, kan de piloot ook een nieuw doelwit in vlucht aanduiden (Retasking on Dynamic Targets). De beelden komen dan in manuele mode te voorschijn na interventie van de piloot. Sedert 2013 worden de Belgische F-16's boven Afghanistan voor luchtverkenningsoopdrachten ingezet met hun Sniper pods ten bate van de grondtroepen van de internationale ISAF-strijdkrachten.

Concreet behelzen deze zendingen onder andere het opzoeken van geïmproviseerde explosieven langs een weg, potentiële bedreigingen zoals verdachte activiteiten of wapen opbergplaatsen in een bepaalde regio opsporen. Deze verkenningsvluchten zijn steeds gecombineerd met steunzendingen aan de grondtroepen, wat de voornaamste opdracht blijft van onze in Kandahar gebaseerde F-16's.

Als conclusie mogen we stellen dat de technische evolutie van de laatste jaren het voortzetten van de tactische verkenningsoopdracht op F-16 mogelijk gemaakt heeft.

De opdracht blijft dus zeker actueel en is niet meer weg te denken in een reële operationele context ■

**Vierde hoofdstuk van het derde deel van 'Cent ans de techniques aéronautiques en Belgique' door Michel Mandl & Alphonse Dumoulin. Vertaling Leo Vranckx.*



24th ANTWERP STAMPE Fly In

8th Ercoupe Fly In

LUCHTHAVEN ANTWERPEN

**31 mei 10u aankomst deelnemers
2014 static show**

**1 juni 11u formatievlucht
2014**



Inkom gratis