

IMPRIME – DRUKWERK

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

**LES VIEILLES TIGES
DE BELGIQUE**

a.s.b.l.

*

**DE 'VIEILLES TIGES'
VAN BELGIË**

v.z.w.

**Périodique trimestriel
Driemaandelijks tijdschrift**

N° 4/99

**October-November-December
Octobre-Novembre-Décembre**

1999

*

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

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

A l'attention de – Ter attentie van



Date à inscrire dans votre agenda

**25 mars 2000
Assemblée générale
&
Banquet annuel**

*

Hôtel Hilton Brussels



Datum te inschrijven in uw agenda

**25 maart 2000
Algemene vergadering
&
jaarlijksbanket**

*

Hotel Hilton Brussels

UW RAAD VAN BESTUUR VOTRE CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

Membres - Leden

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

SECRETARIAT - SECRETARIAAT

Wijngaardstraat 4
3290 DIEST
Tel/Fax: 013/31.28.70

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

Communiquez aussi de préférence au secrétariat, vos événements familiaux

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

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

**Les
Vieilles Tiges
de Belgique**

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

BULLETIN TRIMESTRIEL

N°4/99
Octobre-Novembre-Décembre

**De
'Vieilles Tiges'
van België**

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

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

Nr 4/99
October-November-December



Comte Rodolphe de Hemricourt de Grunne

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

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

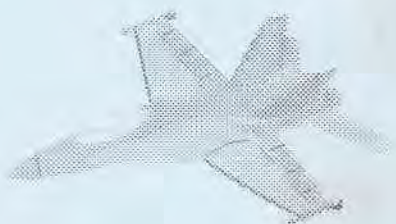
Rédaction
Redactie

Robert FEUILLEN
Jean-Pierre SONCK

*

Traductions
Vertalingen

Gil VAN DEN BROECK
Jean KAMERS
Alex PEELAERS
Jan GOVAERTS



SOMMAIRE
INHOUD

*

Octobre-Novembre-Décembre
Oktober-November-December
N° 4/99

*

Editorial
Het hoofdartikel

*

Biographie du comte Rodolphe d'Henricourt de Grunne
Biografie van graaf Rodolphe d'Henricourt de Grunne

*

Nouvelles de l'association
Nieuws van de vereniging

*

Des équipages de la Force Aérienne dans l'enfer de la révolte des Affreux
Bemanningen van de Luchtmacht in de hel bij de opstand der Griezels

*

Le général-major médecin Edgard EVRARD

*

The Gloster Meteor

*

RAVAIR à Bastogne

*

Les Brewster Buffalo de l'Aéronautique militaire belge (suite)

Volgend tijdschrift
15 februari 2000

Prochain bulletin
15 février 2000

L'éditorial

du président

De l'avis de tous ce fut une belle fête à St Ghislain le mercredi 11 août. Nous étions nombreux (pas assez à mon goût). L'éclipse de soleil n'a ébloui personne, par contre l'élection de notre ami Jean DELCOUR comme membre d'honneur a fait l'unanimité. Il aura 90 ans en décembre cette année. Il est toujours rongé par le besoin de voler mais surtout il participe à la plupart de nos réunions bien qu'isolé à Grivegnée.

Et nous, sommes-nous vraiment accroché ? On se dit que ce sont toujours les mêmes qu'on voit aux réunions. Mais même ceux-là s'ils parvenaient à convaincre l'un ou l'autre, un coup de fil comme le suggère notre ami Jacky ROELAND dans sa lettre ouverte, en dernière page du bulletin N° 3/99. L'avez-vous lu ?

Bien sûr nous avons toujours prôné la qualité avant la quantité et c'est un élément important qui intervient bien souvent dans la décision pour quelqu'un de se joindre à un groupe. Bien sûr, comme le dirait LA PALICE, si chacun d'entre nous persuadait un ami valable de se joindre à nous, nous doublerions nos rangs. Mais comment agir ?

En parlant autour de vous de notre association : qui en fait partie, ce que nous ressentons après avoir participé à une réunion, l'amitié qu'on y rencontre. N'oublions pas d'insister sur le fait que les épouses ou amies accompagnent nos divertissements et bien sûr les pimentent de leur gentillesse et leur prévenance.

Mais la première manière de se montrer convaincu c'est de participer et même d'aider en même temps celui qui aurait des difficultés à se déplacer ; manière de remercier ceux qui se coupent en quatre pour organiser des réunions, mettre en page et éditer notre bulletin trimestriel.

Après, il faut se montrer convaincu. On appelle cela du prosélytisme, de l'apostolat, mission qui requiert des qualités d'énergie et de désintéressement. Vous donner un exemple concret ? Mais il ne faut pas le faire rougir, regardez autour de vous, vous devinerez bien vite de qui il est question.

Alors pour nos membres, d'abord participer, puis apprécier à sa juste valeur ce qu'on fait pour que tout se passe bien, ensuite en parler autour de vous en vous montrant convaincus et surtout ne pas rater celui qui mérite vraiment de nous rejoindre.

A vous maintenant !

Het hoofdartikel

van de voorzitter

Iedereen was van mening dat ons feest in St Ghislain op woensdag 11 augustus bijzonder geslaagd was. Wij waren talrijk aanwezig (niet genoeg naar mijn mening) De zonsverduistering heeft niemand verblind, de verkiezing van onze vriend Jean DELCOUR als nieuw erelid daarentegen gebeurde met eenparigheid. In december van dit jaar wordt hij 90, nog steeds gedreven door de dwang om te vliegen, maar bovenal is hij, alhoewel geïsoleerd in Grivegnée, bijna op al onze bijeenkomsten aanwezig.

En wij, zijn wij echt gedreven? Men zegt dat het steeds dezelfde zijn die naar onze vergaderingen komen. Maar men zou er kunnen in slagen iemand te overtuigen door een telefoontje te plegen, zoals onze vriend Jacky ROELAND voorstelt in zijn open brief op de laatste bladzijde van ons tijdschrift Nr 3/99. Hebt u het gelezen? Uiteraard hebben wij altijd kwaliteit verkozen boven kwantiteit en dat blijft een belangrijk element dat dikwijls doorweegt in de beslissing of iemand zich bij een groep wil aansluiten. Natuurlijk, zoals LA PALICE zou zeggen, indien ieder van ons een waardevolle vriend zou kunnen overtuigen om zich bij ons aan te sluiten, zouden wij ons ledenaantal verdubbelen. Maar hoe te werk gaan?

Door in uw omgeving te spreken over vereniging: wie er deel van uitmaakt, hoe wij ons voelen na een bijeenkomst, de vriendschap die men ervaart. Laat ons niet vergeten te benadrukken dat de echtgenotes of vriendinnen ons mogen vergezellen tijdens onze feestelijkheden en natuurlijk het feit dat zij deze aangenamer maken door hun liefstellige en innemende aanwezigheid. Maar de beste manier om zijn overtuiging te tonen, is door deel te nemen en tegelijk door anderen te helpen die moeilijkheden zouden ondervinden om zich te verplaatsen. Het is ook een manier om uw waardering te tonen aan hen die zich in vier moeten delen om de organisatie in goede banen te leiden, uw tijdschrift samen te stellen en het uit te geven.

Vervolgens moet men zijn overtuiging tonen. Men noemt dit ook bekeringsijzer, apostolaat, een zending die enkele kwaliteiten vraagt zoals energie en onbaatzuchtigheid. Een concreet voorbeeld? Wij mogen hem niet doen blozen, maar kijk even rondom u en u weet meteen wie wij bedoelen.

Dus voor onze leden, eerst en vooral deelnemen, daarna juiste waarde inschatten welke inspanningen vereist zijn om alles tot een goed einde te brengen, vervolgens vol overtuiging hierover praten in uw omgeving en, bovenal, niet diegene missen die het werkelijk verdient om zich bij ons te voegen.

Nu bent u aan de beurt!

Comte Rodolphe de Hemricourt de Grunne

Flying Officer, Royal Air Force

Rodolphe, Charles, Godfroy de Hemricourt de Grunne est né le 18 novembre 1911 à Etterbeek. Il appartient à l'une des plus anciennes familles belges.

A l'âge du service militaire, malgré son penchant pour l'aviation, il est incorporé comme simple milicien au 1er Régiment des Guides où il accomplit 14 mois de service. Entre-temps, il décroche en 1935 son brevet de pilote civil (n° 371) après une dizaine d'heures de vol.

La guerre d'Espagne éclate peu après. Sa nature ardente et idéaliste, ainsi que son désir de voler le poussent à s'engager au service de la cause nationaliste.

Dès son arrivée en Espagne, il est versé à l'Infanterie. Le 9 octobre 1936, il est incorporé sous les drapeaux de la « Phalange ». Le 19 décembre, durant les combats sur le front de Santander, de Grunne est blessé.

Son séjour à l'hôpital est providentiel, car il lui permet de rencontrer un pilote, blessé comme lui. Grâce à l'intervention de ce nouveau camarade, il est dirigé sur l'école d'aviation de Tablada. Après un cours de conversion, il est breveté pilote d'avion de guerre le 22 janvier 1937.

Il est muté dans une escadron opérationnelle où il vole successivement sur Heinkel 46 et Romeo 37 avant d'être transféré au Gruppo 2 d'assaut équipé de Heinkel 51. Le 31 janvier 1937, il obtient son transfert au Gruppo 2-G-3, celui de Garcia Morato. Il y vole sur Fiat CR-32, avion de chasse aux commandes duquel il remporte ses dix victoires.

Au cours de cette campagne d'Espagne, Rodolphe de Grunne accomplit 425 missions de guerre, participe à 25 missions d'appui au sol et à 27 combats aériens, pour totaliser ainsi 794 heures de vol.

Ce n'est donc plus un pilote novice qui revient en Belgique en ce mois d'août 1939. Il y attend sa mobilisation qui vient sous la forme d'un ordre d'affectation comme sergent dans l'escadron cycliste de la 7e Division d'infanterie. Vexé, il multiplie les démarches pour obtenir son transfert à l'Aéronautique militaire, où il est finalement muté quinze jours plus tard.

Il accomplit un stage à l'Ecole de Pilotage de Deurne afin d'obtenir son brevet militaire et le grade de sergent de réserve aviateur. Il rejoint ensuite Schaffen où il pilote des Hurricane. C'est aux commandes de cet avion qu'il intercepte le 12 mars 1940, un Dornier Do17 dans les environs de St Hubert. Il attaque aussitôt l'intrus mais ses mitrailleuses s'enrayent et il doit rompre le combat.

Rodolphe, Charles, Godfroy de Hemricourt de Grunne wordt geboren op 18 november 1911 te Etterbeek. Hij behoort tot de oudste families van België.

Ondanks zijn voorkeur voor het vliegwezen, wordt hij voor zijn dienstplicht ingelijfd als eenvoudige milicien in het 1ste regiment van de Gidsen waar hij 14 maanden zal verblijven. In die tussentijd behaalt hij in 1935, na een tiental vliegreuren, zijn brevet van burgerpiloot (nr 371).

Kort daarna barst de Spaanse burgeroorlog los. Zijn idealistische en vurige natuur alsmede zijn verlangen om te vliegen, zetten hem aan zich te engageren in de nationalistische zaak.

Vanaf zijn aankomst in Spanje wordt hij ingelijfd bij de infanterie. Op 9 oktober 1936 wordt hij opgenomen onder het vaandel van de « Phalange ». Gedurende de gevechten aan het front van Santander wordt de Grunne gekwetst op 19 december.

Zijn verblijf in het ziekenhuis komt als geroepen vermits het hem toelaat kennis te maken met een gekwetst piloot. Dankzij de tussenkomst van deze nieuwe vriend, wordt hij naar de vliegschool van Tablada gestuurd. Na een conversiecourse wordt hij op 22 januari gebrevetteerd tot piloot van een gevechtsvliegtuig.

Hij wordt gemuteerd naar een operationeel smaldeel waar hij achtereenvolgens vliegt op Heinkel 46 en Romeo 37, vooraleer overgeplaatst te worden naar de storm Gruppo 2, uitgerust met Heinkel 51. Op 31 januari 1937 bekomt hij zijn overplaatsing naar de Gruppo 2-G-3, deze van de Garcia Morato. Hij vliegt er op Fiat CR-42, een jachtvliegtuig waarmee hij zijn tien overwinningen behaalt. In de loop van deze Spaanse veldtocht vervult Rodolphe de Grunne 425 oorlogszendingen, neemt hij deel aan 25 zendingen voor grondsteun en aan 27 luchtgevechten om tot een totaal van 794 vliegreuren te komen.

Het is dus geen onervaren piloot meer die in augustus 1939 terugkeert naar België. Hij wacht er op zijn mobilisatie die komt onder de vorm van een affectatiebevel als sergeant in het eskadron van de Cyclisten van de 7de Infanterie Divisie. Dit laatste maakt hem boos en hij onderneemt meerdere stappen om zijn overplaatsing te verkrijgen naar de Militaire Luchtvaart, waar hij uiteindelijk veertien dagen later naar toe gaat. Teneinde zijn militair brevet en de graad van Reserve sergeant vlieger te bekomen, vervult hij een stage aan de Vliegschool van Deurne. Vervolgens vervoegt hij Schaffen waar hij zal vliegen op Hurricane. Het is bij het besturen van een dergelijk vliegtuig dat hij op 12 maart 1940 een Dornier Do17 onderschept in de omgeving van St Hubert. Hij valt de indringer dadelijk aan maar zijn mitrailleur blokkeren en hij moest het gevecht verbreken.

Lors de l'invasion du 10 mai 1940, les appareils de son unité sont détruits au sol. En pleine débâcle, il se retrouve avec les lambeaux de l'aviation belge à l'aérodrome de Montpellier-Fréjorgues.

Au moment de la capitulation française et face à l'inertie des « chefs », il fait son choix : avec treize de ses compagnons, il s'embarque à Port Vendres, le 23 juin à bord du S.S. Apapa pour gagner Gibraltar et finalement aboutir le 7 juillet à Liverpool.

Affecté à la Volunteer Reserve de la RAF, il suit un cours de rafraîchissement sur Miles Master avant d'être muté ensuite, le 4 août, à Biggin Hill, au 32 Squadron, unité équipée de Hurricane.

Au cours de la Bataille d'Angleterre, il affronte la Luftwaffe aux côtés des Britanniques et leurs alliés.

Le 16 août, il a enfin l'occasion de prouver sa valeur et descend un Bf109. Il réédite son exploit le lendemain. Le dimanche 18 août, les combats sont violents, l'ennemi s'acharne principalement sur les aérodromes su Sud-Est.

de Grunne remporte sa troisième victoire : un Dornier Do17. Cependant, à 17h46, la chance l'abandonne près de Herne Bay. Un Messerschmitt Bf109 incendie son Hurricane d'une rafale. Il parvient néanmoins à sauter en parachute et, grièvement brûlé, il sera soigné durant de longs mois dans un hôpital.

Sa convalescence terminée, les services Spéciaux l'envoient en « mission » au Portugal (il séjourne à Estoril, près de Lisbonne). De brèves disparitions d'Estoril permettent de croire qu'il eut des contacts discrets en Espagne.

Le 1er mai 1941, il est affecté au 609 Squadron où il reprend le combat. Le 21 mai, au cours du Circus N° 10, un raid sur le Nord de la France, son appareil est touché et il doit sauter en parachute au-dessus de la Manche. Malgré les efforts de l'Air-Sea-Rescue, son corps ne sera jamais retrouvé.

Le Comte Rodolphe de Hemricourt de Grunne, sous-lieutenant aviateur, Flying Officer RAF, est titulaire de la Croix de Guerre 1940 avec 4 Palmes.

Tijdens de invasie van 10 mei 1940 worden de vliegtuigen van zijn eenheid vernietigd op de grond. In volle aftocht bevindt hij zich met een flard van het Belgisch Vliegwezen op het vliegveld van Montpellier-Fréjorgues.

Op het ogenblik van de Franse capitulatie en tegenover de besluiteloosheid van zijn « chefs », maakt hij zijn keuze : met dertien van zijn makkers schepen ze in op 23 juni te Port Vendres, aan boord van de S.S ? Apapa om Gibraltar te verwoegen en om uiteindelijk op 7 juli in Liverpool te belanden.

Ingedeeld bij de Volunteer Reserve van de RAF, volgt hij een heropfrissingscursus op Miles Master vooraleer opgesteld te worden te Biggin Hill op 4 augustus in het 32 Squadron, uitgerust met Hurricanes. Gedurende de Slag om Engeland trotseert hij de Luftwaffe aan de Britse en geallieerde zijde.

Op 16 augustus heeft hij eindelijk de kans om zijn waarde te bewijzen en haalt een Bf109 neer. De volgende dag doet hij zijn heldendaad over. Op zondag 18 augustus zijn de gevechten hevig. De vijand bijt zich hoofdzakelijk vast aan de Zuidoostelijk vliegvelden. de Grunne behaalt zijn derde overwinning: een Dornier Do17. Nochtans, om 17.46u, laat het geluk hem in de steek nabij Herne Bay. Een salvo van een Messerschmitt Bf109 steekt zijn Hurricane in brand. Niettemin slaagt hij erin, ernstig gewond, te springen met zijn parachute. Hij zal gedurende lange maanden verzorgd moeten worden in een ziekenhuis.

Eenmaal zijn herstel beëindigd, zenden de Speciale Diensten hem op « zending » naar Portugal (hij verblijft te Estoril, nabij Lissabon). Korte verdwijningen uit Estoril doen vermoeden dat hij discrete contacten onderhield in Spanje.

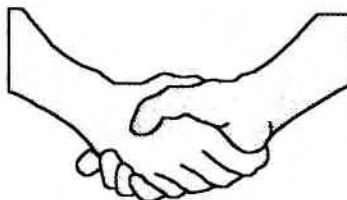
Op de 1ste mei 1941 wordt hij ingedeeld bij het 609 Squadron waar hij het gevecht hervat. Op 21 mei, tijdens Circus Nr 10, een raid op het noorden van frankrijk, wordt zijn vliegtuig geraakt en moet hij boven het kanaal springen. Ondanks de inspanningen van de Air-Sea-Rescue, wordt zijn lichaam nooit gevonden.

Graaf Rodolphe de Hemricourt de Grunne, onderluitenant vlieger, Flying Officer RAF is houder van het oorlogskruis 1940 met 4 Palmen.



**Le deuxième mercredi
du mois à
la Maison des Ailes**

*le jour où les Vieilles Tiges se
réunissent !*



**De tweede woensdag
van de maand in
het Huis der Vleugels**

*de dag waar de « Vieilles
Tiges » bijeen komen !*

NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

*

**Bienvenue aux nouveaux membres
Welkom aan de nieuwe leden**

Admission – Toelating 14.07.1999

DERUYCK Jean-Pierre
Admis dans la catégorie « Sympathisant »
(Ancien photographe PN temporaire)
Parrains : Léon BRANDERS et Robert FEUILLEN

Admissions – Toelatingen 11.08.1999

FROMONT André
Breveté pilote militaire en 1949 par la Force Aérienne
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"
Parrains: Jean KAMERS et Robert FEUILLEN

GODART André
Breveté pilote d'avion le 28.12.1970 par
l'Administration de l'aéronautique
Admis dans la catégorie "Actif"
Parrains: René WACHEUL et Claude MATHIEU

MICHEL Pierre
Breveté pilote militaire le 21.05.1954 par la Force
Aérienne
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"
Parrains: Jean GUILLOT-PINGUE et Gilbert
HAWAY

Admissions – Toelatingen 08.09.1999

DESTREBECQ Gabriel
Breveté pilote d'avion le 23.06.1975 par
l'Administration de l'aéronautique
Admis dans la catégorie « Actif »
Parrains : René WACHEUL et André DILLIEN

FAVRESSE Daniel
Breveté pilote d'avion le 02.09.1968 par
l'Administration de l'aéronautique
Admis dans la catégorie « Vieille Tige »
Parrains : André DILLIEN et Pierre DE BOURSE

Happy Hour

The « Happy Hour » organized in « La Maison des Ailes » the fourth thursday of the month, is cancelled until further notice

NIEUWS VAN DE VERENIGING

*

**Ceux qui nous ont quittés
Diegenen die ons verlaten hebben**

Van onze leden - Parmi nos membres

Jo VANOBERGEN, le 19 mai
Général-major Médecin Edgard EVRARD,
le 1er juillet
Vice-amiral aviateur André SCHLIM, le 9 août
Alfons dit « Paul » COUCKE, le 6 septembre
Gaston DIEU, DFC, le 10 octobre
Maurice HARDY, le 14 octobre

**Chez nos amis du Groupement Nord-Pas-de-Calais
des Vieilles Tiges**

Colonel Jacques BOURDON, ancien d'une escadrille
de bombardiers de la RAF pendant la guerre 1940-
1945, le 7 septembre
Robert (Bob) MOUY, pilote de chasse 1940-1945, le
10 septembre

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

*

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

Déjeuner du mercredi 12 janvier 2000

Au cours du déjeuner, le Colonel aviateur breveté
d'état-major AUDRIT, chef de corps de la base de
Florennes, nous parlera de la participation de nos
F-16 aux opérations aériennes au Kosovo.

→ *Les membres qui désirent assister à ce déjeuner et
qui ne participent pas régulièrement à nos réunions
mensuelles sont aimablement priés de s'inscrire chez
le secrétaire général – Téléphone/Fax 013.31.28.70 –
avant le lundi 10 janvier à 12h00.*

Maaltijd van woensdag 12 januari 2000

Kolonel vlieger Stafbrevethouder AUDRIT,
korpscommandant van de basis Florennes, zal ons
komen spreken over de deelneming van onze F-16
aan de luchtoperaties in Kosovo.

→ *Leden die niet regelmatig deelnemen aan onze
maandelijkse maaltijd en die aanwezig wensen te zijn
voor deze toespraak, worden vriendelijk verzocht zich
in te schrijven bij de secretaris generaal –
Telefoon/Fax: 013/31.28.70 – vóór maandag 10
januari om 12.00 uur.*

L'éclipse du soleil à l'aérodrome de St Ghislain

Malgré les prémonitions de Paco Rabane, couturier en fin de cycle, les prophéties de Nostradamus ou de saint Malachie et l'annonce de l'Apocalypse par Jean dans le dernier et soixante-sixième livre de la Bible, la journée du mercredi 11 août à l'aérodrome de St Ghislain s'est déroulée sous les meilleurs auspices et, vers midi et demie, dans l'obscurité toute relative de l'éclipse du soleil. Le nez des 72 membres présents – 76 inscriptions, mais 81 participants d'après le restaurateur – s'est chaussé des lunettes spéciales pour observer la dernière fois du siècle, le passage de la Lune entre la terre et le Soleil. Des participants venus des quatre coins du pays se sont déplacés, même de Grivegnée, d'où notre valeureux nonagénaire, nouveau membre d'honneur, avait pris la route pour suivre l'événement. Phénomène rare car une éclipse totale n'est visible, à partir du même endroit, qu'en moyenne tous les trois cent septante ans. La prochaine éclipse totale qui traversera la Belgique et sera centrée sur Bruxelles aura lieu le 25 mai 2142. Qu'on se le dise ! A St Ghislain, l'éclipse se produisit à 12h25 et fut complète à 98,7%. Elle fut visible malgré les nuages qui vinrent par moment cacher le rendez-vous des deux astres.

C'était aussi, comme c'est maintenant la tradition au mois d'août, notre réunion mensuelle «hors Maison des Ailes». Nous étions les hôtes du président de l'aéroclub local, le docteur ROBIENCE : l'invitation avait été lancée il y a un an par René WACHEUL, membre du club. Ce fut un réel succès malgré la configuration astrale très forte du moment, génératrice de conflits : le choc Verseau-Taureau. Deux signes tout à fait incompatibles : d'une part, le Verseau qui est l'indépendance, le modernisme, la nouveauté, et d'autre part, le Taureau qui est la possession, la jouissance de la possession et le traditionalisme. C'est comme si le chef qui prépara le buffet avait conçu un mélange aussi explosif que le vinaigre et le chocolat. Mais, né sous un bon signe astral, il conjugua la configuration des meilleures planètes pour nous offrir un succulent buffet : de l'avocat au crabe à la salade de filets de dinde et soja à la chinoise, il y avait un assortiment très complet de plats qui émoustillèrent les papilles gustatives et critiques d'Henri SANA. C'est ainsi que pour montrer sa satisfaction il envoya en l'air quelques dames de l'assistance avec l'aide, faut-il le souligner, de Philippe VAN BEETHOVEN. Le gâteau décoré aux armes des Vieilles Tiges qui clôtura le repas aurait pu être sa dixième symphonie !

Pou éviter l'encombrement des routes beaucoup prolongèrent la journée sur la pelouse du Club House. L'ambiance resta excellente jusqu'au bout même si la robe d'une charmante et fidèle participante fit les frais d'une bouteille de vin trop impétueusement débouchée. OMO soit qui mal y pense.

A propos, merci d'avoir donné vos lunettes-éclipses au docteur ROBIENCE qui les fera parvenir en Afrique pour l'éclipse du 21 juin 2001.

Rendez-vous l'année prochaine au mois d'août !

De zonsverduistering op het vliegveld van St Ghislain

Ondanks de waarschuwingen van Paco Rabane, modeontwerper op zijn einde, de voorspellingen van Nostradamus of van de heilige Maleachi en de aankondiging van de Apocalyps door Johannes in het 76ste Bijbelboek, is de dag van 11 augustus op het vliegveld van St Ghislain onder een goed gesternte en, omstreeks 12.30 uur, in de relatieve duisternis van de zonsverduistering verlopen. De neuzen van de 72 aanwezige leden – 76 inschrijvingen, maar 81 deelnemers volgens de kok – werden met de speciale briljetjes getooid om voor de laatste keer deze eeuw het verschijnsel te bekijken van de maan die tussen de zon en de aarde schuift. De deelnemers kwamen uit de 4 windstreken van het land om deze gebeurtenis te volgen, zelfs vanuit Grivegnée, waar onze dappere negentiger, en ons nieuw erelid, van start was gegaan. Een uitzonderlijk fenomeen, want een totale verduistering is vanop éénzelfde plaats slechts gemiddeld om 370 jaar waar te nemen. De volgende totale verduistering die België zal doorkruisen met Brussel als middelpunt heeft plaats op 25 mei 2142. Men zegge het voort! In St Ghislain gebeurde de verduistering om 12.25 uur en ze was voor 98,7% volledig. Ondanks de bewolking die af en toe de afspraak tussen de twee hemellichamen verborg, was de verduistering goed te zien. Zoals het een traditie geworden is tijdens de maand augustus, was dit ook onze maandelijkse vergadering «buitenhuis». Wij waren te gast bij dokter ROBIENCE, voorzitter van de lokale vliegclub; de uitnodiging door René WACHEUL, lid van club, dateerde van vorige jaar. Het werd een groot succes ondanks de sterke stand van de sterren, oorzaak van conflicten: de schok tussen Waterman en Stier, twee totaal onverenigbare sterrenbeelden. Enerzijds de Waterman die staat voor onafhankelijkheid, modernisme, nieuwigheid, en anderzijds de Stier, die staat voor bezetenheid, genot en traditionalisme. Alsof de chef het buffet zou voorbereiden met een explosief mengsel van chocolate en azijn. Maar die is gelukkig geboren onder een goed gesternte en hij kon de configuratie van de beste planeten bundelen onder de vorm van een verrukkelijk buffet: van avocado met krab tot salade met kalkoenfilets en soja op Chinese wijze, het was een zeer compleet assortiment van schotels die ons gehemelte en de kritieken van Henri SANA streelden. Om zijn voldoening te tonen, stuurde hij enkele dames uit het gezelschap «de lucht in», moet het gezegd, met de hulp van Philippe VAN BEETHOVEN. De taart, versierd met het kenteken van de Vieilles Tiges, als afsluiting van de maaltijd, had zijn tiende symfonie kunnen zijn! Om de verkeersopstoppingen te vermijden, verlengden velen hun verblijf op het grasveld van het Clubhouse. De sfeer bleef er uitstekend tot op het eind, zelfs nadat het kleed van een trouwe en charmante deelneemster werd gedoopt door een iets te onstuimig geopende wijnfles. «OMO soit qui mal y pense» Terloops, onze dank om uw eclipsbriljetjes in de handen van dokter ROBIENCE achter te laten. Hij zal er voor zorgen dat zij op 21 juni 2001 in Afrika zullen zijn voor de verduistering. Afspraak volgend jaar, in augustus!

In memoriam,

Alfons (Paul) COUCKE

Le lieutenant colonel aviateur Alfons COUCKE, après des études à l'Athénée Royal de Bruges, s'engagea en septembre 1939 à l'âge de 18 ans à l'Aéronautique militaire belge et rejoignit la 84ème promotion. Le 10 mai 1940, il se trouva à l'École de pilotage de St Denijs-Westrem où l'école disposait de tout nouveaux SV-4.

Après s'être retrouvé à Oujda au Maroc où l'école s'était repliée, il fut ramené à Châlon sur Saône sur la ligne de démarcation, puis se retrouva prisonnier au Stalag II-B à Hammerstein. Libéré en 1941, il rejoignit immédiatement la résistance ce qui lui valut un emprisonnement de quatre mois à la forteresse de Huy. Il s'évada et parvint en Angleterre début 1944 et fut incorporé en mars 1945 dans une école de pilotage. Breveté pilote en juin 1946, il sera affecté au Transport Command.

A son retour en Belgique, Paul sera pilote de chasse au 7ème et au 13ème Wing et commandera la 33e et la 29e escadrille du 13 Wing de Chasse à Koksijde. Nommé major aviateur le 26 septembre 1957, il commandera le Groupe de Vol du 7e Wing à Chièvres. Après un passage à la 2 ATAF, il sera affecté à la base de Kamina au Congo belge et, après l'indépendance de ce pays, fera partie de l'Etat-major de la Force Aérienne congolaise, sous le commandement du major aviateur Eric BOUZIN qui dirigeait les opérations.

Il quitte la Force Aérienne et entre au service d'Air Congo puis Air Zaïre et vole sur F-27, Caravelle, DC-4 et DC-8. En 1981, après une carrière civile de 15 ans, il prend enfin une retraite mais par pour se reposer ... Il s'investit tout de suite dans des œuvres : Veuves de pilotes de guerre, Amis des camps de concentration et, en 1989, devient administrateur de la Maison des Ailes où, au jour le jour, jusqu'à ce que la maladie le cloue, il veillera à la gestion de la maison et plus spécialement du bâtiment et de ses équipements.

Le monde de l'aviation a perdu un ami fidèle et dévoué dont le souvenir ne s'effacera pas de sitôt.
Paul était membre des Vieilles Tiges de Belgique

No, a man like that doesn't die, he just ... flies away !

D'après l'éloge funèbre prononcé le 10 septembre par le général-major aviateur e.r. Camille GOOSSENS, président de la Maison des Ailes.

Na zijn studies aan het Koninklijk Atheneum van Brugge trad luitenant-kolonel vlieger Alfons COUCKE in september 1939 op 18 jarige leeftijd in dienst bij het Belgische Militaire Vliegwezen en verwoegde er de 84ste promotie. Op 10 mei 1940 bevond hij zich in de Vliegschool van St Denijs-Westrem dat over splinternieuwe SV-4's beschikte.

Vanuit Oujda in Marokko, waar de school zich teruggetrokken had, werd hij naar de demarcatielijn te Chalon-sur-Saône overgebracht en werd vervolgens krijgsgevangene in het Stalag II-B te Hammerstein. Na zijn bevrijding in 1941 verwoegde hij dadelijk de weerstand hetgeen hem een gevangenisstraf van vier maanden in het fort van Hoei kostte. Hij ontsnapte, kwam in begin 1944 in Engeland terecht en werd in maart 1945 in de Vliegschool ingelijfd. In juni 1946, gebrevetteerd als piloot, zal hij het Transport Command verwoegen.

Terug in België zal Paul jachtpiloot worden in de 7de en de 13de Wing en zal het bevel voeren over het 33ste et het 29ste smaldelen van de 13de Jagers Wing te Koksijde. Op 26 september 1957, tot majoor bevorderd, zal hij het bevel voeren over de Vlieggroep van de 7de Wing van Chièvres.

Na een verblijf bij de 2de ATAF verwoegt hij de Kamina basis in Belgisch-Kongo en zal na de onafhankelijkheid van dit land deel uit maken van het hoofdkwartier van de Kongolese Luchtmacht onder het bevel van majoor vlieger Eric BOUZIN die de leiding over de operaties heeft.

Hij verlaat de Luchtmacht en treedt in dienst van Air Congo en vervolgens van Air Zaïre. Hij vliegt op F-27, Caravelle, DC-4 en DC-8. In 1981, na 15 jaar burgerluchtvaart, neemt hij pensioen maar niet om uit te rusten ... Met hart en ziel legt hij zich toe op goede werken: Weduwen van oorlogspiloten, Vrienden van concentratiekampen en in 1989 wordt hij beheerder van het Huis der Vleugels waar hij regelmatig, tot zijn ziekte hem gekluisterd houdt, over het beleid van het Huis zal waken en in het bijzonder over het gebouw en zijn uitrusting.

De luchtvaartwereld heeft een trouwe en toegewijde vriend verloren wiens herinnering niet zo vlug zal uitgewist worden

Paul was lid van de Vieilles Tiges van België.

No, a man like that doesn't die, he just ... flies away.

Volgens de lijkrede gehouden door generaal-majoor vlieger Camille GOOSSENS, voorzitter van het Huis der Vleugels.

Le mot du trésorier

C'est avec confiance mais avec insistance que je vous rappelle que le moment est venu de régler votre cotisation à notre association pour l'an 2000 !

COMBIEN ? :

- Membres effectifs et sympathisants : 600 francs
- Veuves : 300 francs

Vous avez aussi la possibilité de régler en même temps votre cotisation à **La Maison des Ailes** si vous le désirez.

Dans ce cas, vous ajoutez **500 francs** (pour tous) et vous cochez la case ad hoc sur le formulaire de virement. Nous transmettrons en votre nom à La Maison des Ailes.

Recommandation :

- Utilisez **UNIQUEMENT** le formulaire de virement joint au bulletin.
- Si le virement est effectué par une tierce personne ou une société, mentionnez **CLAIREMENT** le nom du membre bénéficiaire.

En résumé :

- a) **600 Fr** : cotisation « Vieilles Tiges » ;
 - b) **300 Fr** : cotisation « Veuves ».
- ou
- a) **1100 Fr** : cotisation « Vieilles Tiges + Maison des Ailes » ;
 - b) **800 FR** : cotisation « Veuves + Maison des Ailes ».

« Il ne faut jamais remettre au lendemain ce qu'on peut faire le jour même ! »

Cartes de vœux

Reproduction d'une aquarelle réalisée par notre ami, artiste-peintre Camille Bouchat, notre carte de vœux est imprimée en quadrichromie sur papier glacé, 300 grammes.

Elle est vendue en pochette de 10 cartes, avec enveloppe, au prix de 200 Fr la pochette.

(+ 50 Fr pour frais d'expédition)*

A commander à :

Georges de CONINCK
Avenue Molière 501/14
1050 Bruxelles
Téléphone : (02) 344.46.38

* Livraison possible sans frais le mercredi 8 décembre à la Maison des Ailes

Het woord van de schatbewaarder

Het is in vol vertrouwen, maar met aandrang, dat ik u eraan herinner het lidgeld voor onze vereniging te betalen voor het jaar 2000!

HOEVEEL ? :

- Effectieven leden en sympathisanten : 600 frank ;
- Weduwen : 300 frank

U heeft ook de mogelijkheid tegelijkertijd uw lidmaatschap van **Het Huis der Vleugels** te regelen, indien u dat wenst.

In dit geval voegt u er **500 frank** (voor allen) aan toe en u kruist het ad hoc vakje aan op het stortingsformulier. Wij geven uw naam dan door aan het Huis der Vleugels.

Aanbeveling :

- Maakt **ALLEEN** gebruik van het bijgevoegd stortingsformulier.
- Indien een derde persoon of een maatschappij het lidgeld stort, moet de naam van het lid **DUIDELIJK** vermeld worden.

Samenvattend dus:

- a) **600 Fr** : lidgeld « Vieilles Tiges » ;
 - b) **300 Fr** : lidgeld « Weduwen »
- of
- a) **1100 Fr** : lidgeld « Vieilles Tiges + Huis der Vleugels » ;
 - b) **800 Fr** : lidgeld « Weduwen + Huis der Vleugels »

« Stel niet uit tot morgen wat gij heden kunt bezorgen! »

Wenskaarten

Reproductie van een aquarel uitgevoerd door onze vriend en kunstschilder Camille Bouchat, is onze wenskaart gedrukt in vierkleurendruk op glanzend papier 300 gram.

Zij wordt verkocht in zakjes van 10 kaarten, met omslagen, voor de prijs van 200 Fr het zakje.

(+ 50 Fr voor de verzendingskosten)*

Te bestellen bij:

Georges de CONINCK
Molierelaan 501/14
1050 Brussel
Telefoon : (02) 344.46.38

*Afhalen mogelijk, zonder kosten, op woensdag 8 december in het Huis der Vleugels.

Des équipages de la Force Aérienne dans l'enfer de la révolte des Affreux

par Robert Feuillen

Avant-propos

En juillet 1964, le nouveau Premier ministre congolais Moïse TSHOMBE donne l'ordre à ses «gendarmes katangais» internés à Lutuai et Vila Luso en Angola, de rentrer au pays pour participer à la reconquête des territoires occupés par les rebelles Simbas

Parmi ces Katangais se trouve Jean SCHRAMME, fils d'une famille bourgeoise de Bruges qui lui a offert en 1956 une plantation de plus de 1300 hectares de café, de caoutchouc, de cacao et de palmiers, à Bafwakwandji, sur l'axe Stanleyville-Bafwasendé, au kilomètre 212, en plein cœur de la province orientale. Il règne en souverain absolu sur son domaine mais doit l'abandonner en janvier 1961 et via l'Ouganda, le Rwanda et le Burundi, gagne le Katanga où il s'engage dans la Gendarmerie. Après l'intervention de l'ONU au Katanga pour mater la sécession, il se réfugie en Angola avec les militaires katangais de son commando «Kansimba».

Pour combattre la rébellion qui contrôle une grande partie du territoire congolais, Moïse TSHOMBE procède aussi au recrutement de «volontaires étrangers». Les premiers sont des Sud-africains conduits par Mike HOARE; ils forment le 5ème Bataillon de Commandos. La seconde vague comprend principalement des Belges et des Français. Parmi ces derniers, il y a quelques anciens de l'OAS (Organisation de l'Armée Secrète) et un certain Bob DENARD, baroudeur, soldat de fortune et traîne-sabre qui s'est fait connaître au Katanga en passant par le Biafra et arrive du Yémen où il est intervenu pour restaurer la monarchie de l'émir el-Badr, avec la bénédiction probable des services secrets français. SCHRAMME est placé à la tête du 10ème Bataillon de Commandos, dit Bataillon Léopard, constitué de Balubas du Nord-Katanga recrutés en 1961. DENARD commande la 6ème Brigade dite «mixte» constituée d'éléments de l'ANC (Armée nationale congolaise) et de volontaires européens.

Après la pacification du Nord-Katanga et du Maniéma et l'ouverture en mai 1966 de l'axe routier Lubutu-Kisangani, SCHRAMME installe son Q.G. à Yumbi, à 30 km au nord de Punia dans le Maniéma, entre Kindu et Kisangani, sur les rives de la Lowa.

Bemanningen van de Luchtmacht in de hel bij de opstand der Griezels

door Robert Feuillen

Voorwoord

In juli 1964 gaf de nieuwe Kongolese Eerste minister Moïse TSHOMBE, het bevel aan zijn «Katangese Gendarmes» geïnterneerd te Lutuai en Vila Luso in Angola, terug te keren naar hun land om deel te nemen aan de herovering van het grondgebied, bezet door de Simba rebellen.

Onder deze Katangezen bevond zich Jean SCHRAMME, zoon van een familie uit de gegoede burgerij uit Brugge, die hem in 1956 een plantage van meer dan 1300 hectaren had geschonken bestaande uit koffie, rubber, cacao en palmen in Bafwakwandji op de as Stanleyville-Bafwasende aan kilometer 212, in het hart van de oostelijke provincie. Hij regeerde oppermachtig over zijn domein maar moest het in januari 1961 in de steek laten om zich via Oeganda, Rwanda en Burundi naar Katanga te begeven waar hij zich bij de Gendarmerie aansloot. Na de tussenkomen van de UNO in Katanga, om de afscheiding te niet te doen, vlucht hij naar Angola met de Katangese militairen van zijn commando "Kansimba».

Om de rebellie te bestrijden die controle heeft over een groot gedeelte van het Kongolese grondgebied, rekruteerde Moïse TSHOMBE «vreemde vrijwilligers». De eersten waren Zuid-Afrikanen onder de leiding van Mike HOARE die het 5e Bataljon Commando vormden. De tweede golf bestond voornamelijk uit Belgen en Fransen. Bij deze laatste waren enkele oudgedienden van de «OAS» (Organisation de l'Armée Secrète) en ene Bob DENARD, vechtersbaas, gelegenheidssoldaat en sabelslingeraar die zich in Katanga had laten opmerken en via Biafra, uit Jemen komt, waar hij deel nam aan het weer op de troon brengen van de emir el-Badr met de waarschijnlijke zegen van de Franse geheime dienst.

SCHRAMME werd aan het hoofd gezet van het 10e Bataljon Commando, Bataljon Luipaard genoemd, en bestaande uit Balubas van Noord-Katanga aangeworven in 1961. DENARD voerde het bevel over de 6e Brigade, een mengeling van ANC (Armée nationale congolaise) elementen en Europese vrijwilligers. Na de pacificatie van Noord-Katanga en Maniema en bij de opening in mei 1966 van de verbinding Lubutu-Kisangani, installeerde SCHRAMME zijn HK in Yumbi, op 30 km ten noorden van Punia in de zone van Maniema tussen Kindu en Kisangani op de oevers van de Lowa.

DENARD après avoir opéré dans le nord et l'est de la province orientale installa ses quartiers à Kisangani. Il plaça des garnisons à Aketi, Banalia, Buta, Niangara et Panga.

Le 25 septembre 1964, GBENYE est venu s'installer à Stanleyville et a proclamé la république populaire du Congo. L'arrestation le 27 octobre de Belges et Américains parmi lesquels des diplomates en guise de représailles contre la reprise de Boende le 24 par une colonne de l'ANC encadrée de mercenaires, accélère la procédure relative au sauvetage des Blancs de Stanleyville qui font figure de «bouclier» des rebelles.

Na acties in het noorden en het oosten van de oostelijke provincie, installeerde Denard zijn HK in Kisangani en plaatste garnizoenen in Aketi, Banalia, Buta, Niangara en Panga.

Op 25 september 1964 installeerde GBENYE zich in Stanleystad en riep de «République populaire du Congo» uit. De aanhouding van Belgische en Amerikaanse burgers waaronder leden van het diplomatieke korps op 27 oktober door een afdeling van het ANC bijgestaan door huurlingen, en dit ter vergelding van de inname van Boende op 24 oktober bracht de procedure tot redding van de blanken uit Stanleystad die als «schild» van de rebellen werden gebruikt, in een stroomversnelling.



SCHRAMME



DENARD



Le 1er novembre une colonne commandée par le colonel VANDEWALLE quitte la base de Kamina à destination de Stanleyville. La reprise de la ville et la libération des otages civils sont synchronisés avec l'opération belgo-américaine «dragon rouge» du 24 novembre 1964 quand les parachutistes belges sont largués sur l'aérodrome. A partir de ce moment, des moyens aériens de la FATAAC (Force Aérienne Tactique congolaise) composée de personnel de la Force Aérienne belge basé à Kamina sont peu à peu dépêchés dans le chef-lieu de la province orientale pour apporter un soutien logistique aux troupes chargées de la pacification de cette province.

Op 1 november verlaat een colonne onder het bevel van kolonel VANDEWALLE de basis van Kamina met bestemming Stanleystad? De herovering van de stad en de bevrijding van de burgergijzelaars lopen synchroon met de Belgo-Amerikaanse operatie «Dragon Rouge» van 24 november 1964 waarbij Belgische parachutisten boven het vliegveld worden neergelaten. Vanaf dit ogenblik werd er luchtsteun van de FATAAC (Force Aérienne Congolaise), bestaande uit personeel van de Belgische Luchtmacht gestationeerd in Kamina, verleend aan de hoofdstad van de oostelijke provincie teneinde logistieke steun te geven aan de troepen die de vrede moesten verzekeren in deze provincie.

De 1965 à 1966, le détachement belge sur place est composé d'un officier aviateur, chef de détachement qui assure la liaison avec le commandement local de l'ANC et qui coordonne les missions, de quatre équipages de DC-3, d'un officier contrôleur aérien, d'une douzaine de sous-officiers chargés de la maintenance des avions et d'un sous-officier d'administration. Le détachement s'installe d'abord au Congo Palace à deux pas de l'avenue Ketele de sinistre mémoire. Plus tard, il prend ses quartiers à l'hôtel des Chutes où il est rejoint par le personnel de la WIGMO (Western International Ground Maintenance Operations), l'antenne aérienne de la CIA chargée de la mise en œuvre des T-28 qui opèrent en appui-feu.

Début 1967, le personnel belge de la FATAAC à Kisangani est réduit à un chef de détachement, un équipage, un officier contrôleur aérien, six techniciens de maintenance et un sous-officier qui assure la liaison radio avec la base de Kamina, commandée à ce moment par le colonel aviateur breveté d'état-major "Bi II" ONGENA.

Genèse d'une rébellion

SCHRAMME réussit parfaitement la pacification du Maniéma, région fortement contaminée par la rébellion et la vie reprend peu à peu. C'est un idéaliste, profondément épris de l'Afrique; il se définit lui-même «africain blanc». Mais il règne en despote sur son territoire comme il l'a fait quelques années plus tôt dans sa plantation. Il supporte mal la mise en place d'un pouvoir civil, maintenant que la région est pacifiée.

DENARD par contre est un pur aventurier, un chien de guerre. Fanfaron et cynique, il aime l'argent, la belle vie et a su se créer des amitiés dans plusieurs capitales africaines.

Dans le courant du mois de juin 1967, SCHRAMME a été averti par DENARD que le haut commandement congolais se prépare à dissoudre le Bataillon Léopard pour le fondre dans l'ANC. DENARD lui-même est menacé de perdre son 6e Commando déjà fortement réduit par le QG ANC.

MOBUTU qui est au pouvoir depuis le 24 novembre 1965, juge venu le moment de se débarrasser des mercenaires qui ternissent son image et dont il n'a plus tellement besoin maintenant que la rébellion se limite à quelques poches dans les forêts et dans la région de Fizi que contrôle un certain Laurent-Désiré KABILA. En outre, MOBUTU ne croit pas que SCHRAMME et DENARD soient des alliés sûrs malgré qu'ils lui apportèrent leur soutien pour mater la révolte des Katangais du régiment BAKA le 22 juillet 1966 à Kisangani. Enfin, MOBUTU a à sa disposition des nouvelles unités mieux aguerries et plus fiables formées par la coopération étrangère.

Devant le risque de voir leurs unités dissoutes, ce qui compromettrait leur avenir personnel, les deux chefs-

Van 1965 tot 1966 werd deze plaatselijke Belgische afdeling samengesteld uit een officier vlieger, bevelhebber van dit detachement die de verbinding moest verzekeren met de lokale bevelvoering van het ANC en die de zendingen coördineerde, vier bemanningen DC-3, een luchtverkeerscontroleur, een twaalfstal mecaniciens voor het onderhoud van de toestellen en een onderofficier voor de administratie. Dit detachement installeerde zich vooreerst in het Congo Palace op twee stappen van de laan met een sinister verleden. Ketele! Later zouden ze het kwartier opzetten in het hotel des Chutes waar het personeel van de WIGMO (Western International Ground Maintenance Operations) een afdeling van de CIA met als zending hun T-28 klaar te maken voor vuursteun, zich bij hen voegde. Begin 1967 werd het Belgisch personeel van de FATAAC in Kisangani verminderd tot een chef van het detachement, één bemanning, één luchtverkeerscontroleur, zes mecaniciens en één onderofficier die de radioverbinding verzekerde met de basis Kamina, die op dat ogenblik onder het bevel stond van kolonel vlieger SBH «bill» ONGENA.

Genesis van een oproer

SCHRAMME slaagt perfect in de pacificatie van Maniema, een streek die fors te lijden heeft gehad van de opstand maar waar het leven stilaan herneemt. Het is een idealist die zich aangetrokken voelt door Afrika: hij noemt zichzelf «blanke Afrikaan». Maar hij regeert als een despoot over zijn grondgebied net als voorheen in zijn plantage. Hij heeft het moeilijk met het ter plaatse brengen van een burgeroverheid nu het grondgebied op vredesvoet verkeert. DENARD is echter een avonturier. Snoever en cynisch heeft hij een voorkeur voor het geld, het mondaine leven en heeft zich alzo populair gemaakt in verschillende Afrikaanse hoofdsteden. In de loop van juni '67 heeft DENARD SCHRAMME op de hoogte gebracht dat het Kongolese opperbevel zich voorbereid heeft tot de ontbinding van het Luipaard bataljon om het te doen samensmelten met het ANC. DENARD zelf staat onder druk en zou het bevel over het 6e Commando kunnen verliezen dat reeds gereduceerd werd door het HK van dit ANC. MOBUTU, sinds 24 november 1965 aan de macht, oordeelt dat het moment is aangebroken zich van de huurlingen te ontdoen die zijn imago bezoedelen en die hij niet meer nodig lijkt te hebben, nu het oproer zich limiteert tot schermutselingen in de bossen en in de regio van Fizi onder de controle van een zekere Laurent-Désiré KABILA. Ten andere, MOBUTU heeft de indruk dat én SCHRAMME én DENARD geen vaste bondgenoten meer zijn niettegenstaande zij hem geholpen hebben om het oproer van de Katangezen van het regiment BAKA op 22 juli 1966 in Kisangani te bezweren. Tenslotte beschikt MOBUTU nu over beter uitgeruste en vertrouwenswaardige eenheden, in de hand gewerkt door buitenlandse coöperatie.

Bevreesd hun eenheden te zien ontbinden, wat hun persoonlijke toekomst in gevaar zou kunnen brengen,

mercenaires ont convenu en juin qu'ils passeraient à l'offensive contre l'ANC plutôt que de céder aux exigences de MOBUTU. Mais, est-ce la vraie raison ? N'est-ce pas plutôt l'amorce d'un complot plus vaste commandité par TSHOMBE qui ronge son frein à Madrid, pour renverser le pouvoir à Kinshasa ? Une opération pour le retour de TSHOMBE au Katanga serait en cours de préparation et porterait le nom de « Plan Kérélis » et devrait être déclenchée le 1er juin 1967 après le lancement du mot code « Paddymarkt ».

Fin avril, un DC-4 de la société Air Trans Africa basée en Rhodesie, se pose à Punia où SCHRAMME a porté la piste à 1600 mètres. Il a à son bord Jeremiek PUREN, mercenaire Sud-Africain, limogé par MOBUTU en 1965 pour incapacité notoire lorsqu'il commandait la 21e escadrille de la Force Aérienne congolaise. Il est devenu le confident de Moïse TSHOMBE et se dit être son envoyé spécial. Il amène dix Rhodésiens et des munitions chargées en Angola.

Mais le jet d'affaires HS-125 loué à la société SEDEFI créée par la WIGMO et basée comme elle au Liechtenstein, affrété par Francis BODENAN, repris de justice condamné en France pour un double meurtre, dans lequel l'ancien leader katangais a embarqué le 29 juin pour un voyage aux Iles Baléares, est détourné sur Boufarik, l'aérodrome militaire d'Alger le 30 juin par ce même BODENAN, et TSHOMBE est retenu prisonnier par les Algériens.

Le plan de l'attaque concocté par SCHRAMME prévoit la prise de contrôle simultanée de Kisangani, de Kindu et de Bukavu, tandis que DENARD doit assurer l'occupation du terrain à Kisangani. Une aide extérieure venant d'Angola leur a été promise ainsi qu'un renfort de 200 Rhodésiens recrutés par l'illustre PUREN.

A la suite du rapt de TSHOMBE, DENARD est désemparé, a une attitude ambiguë ou est-il tout simplement plus réfléchi que SCHRAMME ? Il ne prévient pas son antenne logistique de Kinshasa qui compte une vingtaine de volontaires qui seront tous massacrés par l'ANC et n'avise pas non plus les hommes qu'il contrôle dans la province. Il libère aussi le général TSHINYANA, commandant le 3e Groupement ANC à Kisangani, fait prisonnier aux premières heures de l'opération.

Pourquoi ? Ces mystères pourraient être éclaircis par DENARD seul survivant des protagonistes.

Le jour de l'attaque est fixé au 5 juillet. Ce jour-là, une grande cérémonie, présidée par le général TSHINYANA est prévue à Kisangani à l'occasion de l'arrivée d'une nouvelle unité fluviale baptisée TSHATSHI, du nom du chef de la 5e Brigade mécanisée, tué à Kisangani l'année précédente lors de la révolte des Katangais du régiment BAKA. La veille, 800 hommes du bataillon Paras Kamanyola, formés par les Israéliens, ont débarqué à Yangambi à quelques kilomètres à l'ouest de Kisangani, pour participer à la cérémonie.

besluiten de twee chef-huurlingen een offensief tegen het ANC op te starten, liever dan toe te geven aan de eisen van MOBUTU. Maar is dit wel de echte reden? Is het niet eerder een lokaas uitgeworpen door TSHOMBE, die zich de tanden stukbijt in Madrid, om het bewind in Kinshasa omver te werpen? Een operatie om TSHOMBE terug te brengen naar Katanga, onder de naam "Plan Kérélis", zou in voorbereiding zijn en zou op 1 juni 1967 moeten starten na afkondiging van het codewoord "Paddymarkt".

Eind april landt er een DC-4 van Air Trans Africa, gebaseerd in Rhodesië, op het vliegveld van Punia.

Aan boord Jeremiek PUREN, een Zuid-Afrikaanse huurling, in 1965 aan de dijk gezet door MOBUTU wegens onbekwaamheid toen hij aan het hoofd stond van het 21e smaldeel van de FAC.

Hij geeft zich uit als speciaal gezant van TSHOMBE en is vergezeld van 10 Rhodésiërs en munitie opgehaald in Angola. Maar de zakenjet HS-125, uitgeleend bij de maatschappij SEDEFI - opgestart door de WIGMO en eveneens gebaseerd in Liechtenstein, en gecharterd door Francis BODENAN, recidivist en in Frankrijk veroordeeld voor een dubbele moord, waarin de gewezen Katangese leider op 29 juni heeft plaatsgenomen voor een reis naar de Balearen, wordt op 30 juni door die zelfde BODENAN afgeleid naar Boufarik, het militaire vliegveld van Algiers. TSHOMBE wordt alzo een gevangene van de Algerijnen.

Het aanvalsplan, ineengestoken door SCHRAMME, voorziet het gelijktijdig onder controle krijgen van Kisangani, Kindu en Bukavu terwijl DENARD de bezetting van het vliegveld van Kisangani moet verwezenlijken. Bijstand wordt hun verzekerd uit Angola alsmede een versterking van 200 Rhodésiërs gerecrueteerd door PUREN. Tengevolge van de ontvoering van TSHOMBE lijkt DENARD in de war, neemt een dubbelzinnige houding aan of is hij eenvoudigweg meer doordacht dan SCHRAMME? Hij brengt zijn logistieke cel van Kinshasa, die bestaat uit een twintigtal vrijwilligers, niet op de hoogte en zij worden uitgemoord door het ANC. Evenmin verwittigt hij de mensen die hij in de provincie nog onder controle heeft. Hij verlost generaal TSHINYANA, bevelhebber van de 3de ANC Groepering, in hechtenis genomen tijdens de allereerste schermutselingen. Waarom?

Dit mysterie kan enkel opgelost worden door DENARD zelf, enige overlevende van de spelers.

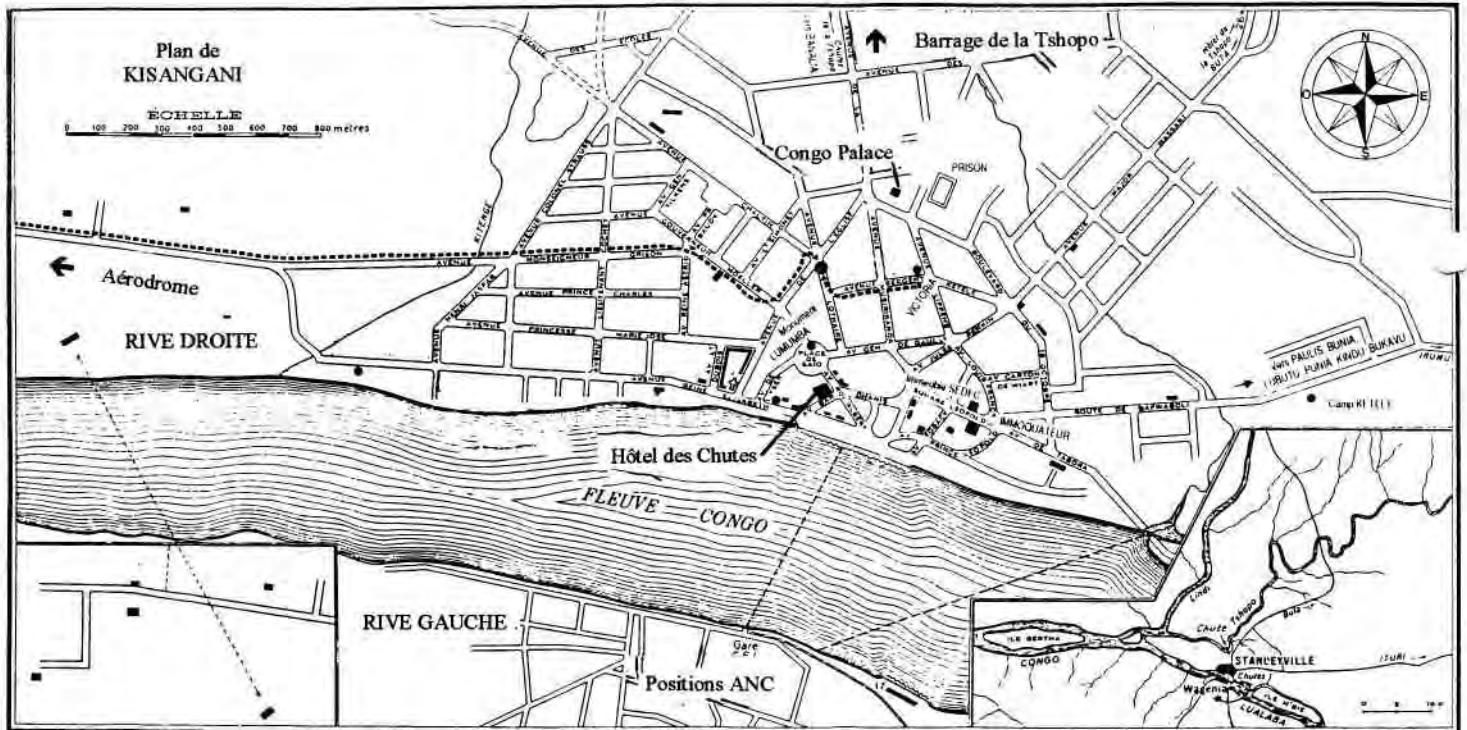
De aanvalsdag is voorzien op 5 juli. Diezelfde dag is er een grote parade voorzien, geleid door generaal TSHINYANA ter gelegenheid van de aankomst van een nieuwe vlooteenheid, TSHATSHI gedoopt, naar de naam van de chef van de 5de gemechaniseerde Brigade en die in Kisangani gedood werd tijdens de revolte van de Katangezen van het regiment BAKA het jaar voordien.

Aan de vooravond van die parade ontschepen 800 manschappen van het bataljon Para Kamanyola, opgeleid door Israël, in Yangambi op enkele kilometers ten westen van Kisangani, om deel te nemen aan de ceremonie.

Aux premières heures du 5 juillet 1967, SCHRAMME venu de Yumbi, investit le camp Ketele à Kisangani qui abrite une partie de la garnison de l'ANC. Les agresseurs ouvrent le feu immédiatement et fauchent la troupe réunie pour le salut au drapeau. L'attaque sur Bukavu réussit mais celle de Kindu échoue suite à la résistance de l'ANC.

La bataille qui sera appelée «la révolte des Affreux» est engagée. Le détachement de la Force Aérienne au sein de la FATAc à Kisangani et un équipage en mission à Bukavu sont pris au piège.

Tijdens de eerste uren van 5 juli 1967 omsingelt SCHRAMME vanuit Yumbi het kamp Ketele in Kisangani dat een gedeelte van het ANC garnizoen herbergt. De aanvallers openen onmiddellijk het vuur en maaien de voltallige troep bij de groet aan de vlag weg. De aanval op Bukavu kent succes maar die op Kindu mislukt door de weerstand geboden van het ANC. Deze veldslag, die later de «Opstand der Griezels» wordt genoemd, was begonnen. Het detachement van de Luchtmacht in de schoot van de FATAc in Kisangani en een bemanning met zending naar Bukavu zitten in de val.



A KISANGANI

Samedi 1er juillet 1967

Le 1er juillet arrive à Kisangani un équipage composé de l'adjudant-chef Roger VERBEECK, pilote, de l'adjudant-chef Théo ROLOUX, navigateur, de l'adjudant José-Antonio FERNANDEZ, radio et de l'adjudant Edmond DE RAUW, mécanicien. Leur avion, qui vient de subir une inspection à Kamina-Base est le C-47 immatriculé 9T-PKC. Ils rejoignent Kisangani via Lubumbashi et Kamembe-Bukavu.

Roger VERBEECK et son équipage viennent relever celui arrivé le 23 mai, composé de l'adjudant-chef Etienne LEMMENS, pilote, du commandant Theofiel NAETS, navigateur, de l'adjudant Jacques BEANKENS, radio et de l'adjudant Auguste JANSSENS, mécanicien; qui opèrent le C-47 immatriculé 9T-PKF.

IN KISANGANI

Zaterdag 1 juli 1967

Op 1 juli arriveert in Kisangani een bemanning samengesteld uit adjudant-chef Roger VERBEECK, piloot, adjudant-chef Théo ROLOUX, navigator, adjudant José-Antonio FERNANDEZ, radio en adjudant Edmond DE RAUW, mecanicien. Hun toestel dat net een onderhoudsbeurt heeft gehad is de C-47 met registratie 9T-PKC. Zij landen in Kisangani via Lubumbashi en Kamembe-Bukavu.

Roger VERBEECK en zijn bemanning vervangen deze die op 23 mei was aangekomen en die bestond uit adjudant-chef Etienne LEMMENS, piloot, commandant Theofiel NAETS, navigator, adjudant Jacques BEANKENS, radio en adjudant Auguste JANSSENS, mecanicien, allen met de C-47 9T-PKF.

Le chef du détachement est le commandant Laurent HALLYN arrivé en juin et l'officier contrôleur de trafic aérien est le capitaine LENGLEZ; six mécaniciens de maintenance complètent le contingent de la Force Aérienne à Kisangani.

Outre les deux C-47 militaires, il y a à l'aérodrome un DC-3 d'Air Congo, le 9Q-CUH en version cargo dont le pilote est le Cubain Francisco ALVAREZ, ancien du WIGMO et le radio, le marseillais Georges LAGARRIGUE, deux T-28 de WIGMO et le Piper Aztec 9Q-CQJ de la Vicicongo.

Le soir, un grand bal populaire est organisé à l'occasion de l'anniversaire de l'indépendance. Les distractions étant quasi inexistantes en ville, quelques membres du détachement sont dans la salle de bal. La nouvelle du détournement sur Alger de l'avion de Moïse TSHOMBE leur parvient et est vivement commentée, sans méfiance. Or, un officier congolais rôde autour du groupe et bientôt, José-Antonio FERNANDEZ est arrêté et amené dans les locaux de la Sûreté congolaise où on lui reproche la tenue de propos pro-katangais. Après plusieurs heures de détention, il a la bonne idée d'offrir un casier de bière à ses geôliers qui le libèrent séance tenante.

Mercredi 5 juillet

La première mission pour l'équipage du 9T-PKC est Ingi. Le décollage est prévu à 08h00. A la même heure, doit décoller pour Kamina, l'autre C-47, le 9T-PKF, qui a terminé son séjour à Kisangani. Mais vers 06h15, une fusillade éclate, la rue en face de l'hôtel est balayée par des tirs de mitrailleuses et quelques mètres plus loin, une Jeep est renversée et ses occupants jonchent le sol. Il est hors de question de se rendre à l'aérodrome pour accomplir la mission, seuls les deux mécaniciens de bord s'y rendent. Arrivés sur place, ils évacuent un blessé grave et un tué vers l'hôpital, sous le feu des troupes de l'ANC. Les mercenaires qui logent à l'hôtel ne semblent pas au courant de l'action entreprise par SCHRAMME; ils croient au soulèvement du corps de police de la ville. Un camion de munitions et le Daimler-Ferret, la seule auto-blindée des mercenaires sont touchés par un tir de l'ANC qui se ressaisit et contre-attaque.

Vers 10h00, des mercenaires de la 6e Brigade amènent des armes à l'hôtel. La situation est embarrassante car le statut des militaires belges les contraint à conserver une stricte neutralité dans cette affaire.

Les deux mécaniciens de bord rentrent à l'hôtel vers 12h00 en essuyant le feu de l'ANC en cours de route et confirment que l'aérodrome est bien aux mains des mercenaires et des militaires katangais.

Un DH Heron appartenant à la même société rhodésienne que le DC-4 qui avait déchargé des armes à Punia fin avril se pose à l'aérodrome. Jerry PUREN est à son bord et cinq à six mercenaires, dont le Sud-Africain WICKS.

Arrive également le DC-3 d'Air Congo 9Q-CUL qui transporte 20 journalistes venus rendre compte de la

De bevelhebber van het detachement is commandant Laurent HALLYN, in juni aangekomen, en de officier luchtcontroleur is kapitein LENGLEZ. Tenslotte vervolledigen zes mecaniciens het Luchtmacht contingent in Kisangani. Buiten de twee C-47's zijn er op het vliegveld nog een DC-3 van Air Congo, de 9Q-CUH in cargoversie, met als piloot Francisco ALVAREZ van Cubaanse nationaliteit, ancien van WIGMO en als radio Georges LAGARRIGUE van Marseilles, twee T-28's van het WIGMO en de Piper Aztec 9Q-CQJ van Vicicongo.

Die avond wordt er een groot bal georganiseerd ter gelegenheid van de verjaardag van de onafhankelijkheid. Gezien er in de stad weinig te beleven is aan ontspanning, kan men enkele leden van het detachement opmerken in de balzaal. Het nieuws van de ontvoering van Moïse TSHOMBE en de afleiding van zijn toestel naar Algiers is aan de orde van de dag en wordt zonder wantrouwen gecommuniceerd. Een Kongolees officier loopt achteloos rond de groep Belgen en even later wordt José-Antonio FERNANDEZ aangehouden en overgebracht naar het lokaal van de Kongolese Veiligheid waar men hem zijn pro-Katangese sympathieën verwijt. Na enkele uren opsluiting, heeft hij het briljante idee zijn bewakers een bak bier aan te bieden die hem op slag en stoot vrijlaten.

Woensdag 5 juli

De allereerste zending voor de bemanning van de 9T-PKC is Ingi. De start is voorzien om 08.00 uur. Op hetzelfde uur moet de andere C-47 9T-PKF, die zijn verblijf in Kisangani beëindigt, vertrekken met bestemming Kamina. Maar om 06.15 uur barst er geweervuur los, de straat over het hotel wordt bestreken met mitrailleurvuur, een beetje verder ligt er een omgekeerde Jeep met de inzittenden er rond gezaaid. In geen geval kan men naar het vliegveld om zijn zending aan te vangen, enkel de boordmecaniciërs gaan naar hun toestel. Daar aangekomen brengen ze een zwaar gewonde en een dode naar het hospitaal onder het vuur van de ANC troepenmacht. De huurlingen die in het hotel logeren, blijken onwetend over het offensief van SCHRAMME; zij geloven eerder aan een oproer van de stadspolitie. Een munitietransport en een Daimler-Ferret, enig geblindeerd voertuig van de huurlingen, worden getroffen door het vuur van het ANC dat zich herstelt voor een tegenaanval. Rond 10.00 uur brengen de huurlingen van de 6e Brigade wapens naar het hotel. Het is een kiese zaak gezien de Belgische militairen een neutraal standpunt moeten innemen.

De twee boordmecaniciërs komen terug in het hotel rond 12.00 uur terwijl ze hun best doen het vuur van het ANC te ontwijken en ze bevestigen ook dat het vliegveld in handen is van de huurlingen en de Katangese militairen.

Een DH Heron, van dezelfde Rhodesische maatschappij als de DC-4, die wapens had ontladen in Punia einde april, landt op het vliegveld. Aan boord Jerry PUREN met vijf of zes huurlingen waarvan één de Zuid-Afrikaan WICKS. Vervolgens landt er nog de DC-3 Air Congo 9Q-CUL met aan boord 20 journalis-

cérémonie organisée au port. L'avion a comme équipage le Suisse Eddie KOLLER, pilote et le Belge Jean MONGE, radio.

Vers 16h00, des mercenaires se présentent à l'hôtel et, sous la menace, obligent un pilote de WIGMO de T-28 à décoller pour mitrailler l'ANC qui a organisé la contre-attaque du camp Ketele. Malgré tout, SCHRAMME doit évacuer le camp et se replier sur la ville et l'aérodrome où DENARD qui s'est finalement rallié, est retranché. La situation des militaires belges étant devenue précaire à l'hôtel des Chutes et devant l'insistance de certains d'entre eux dont les nerfs commencent à craquer, un déménagement est entrepris vers le camp des mercenaires du 6ème Commando, près de l'hôpital, à mi-chemin entre la ville et l'aérodrome. Les trois officiers du détachement, le commandant HALLYN, le commandant NAETS et le capitaine LENGLEZ ont une entrevue avec DENARD afin de trouver le moyen de désengager le détachement. Mais DENARD refuse que le personnel de la Force Aérienne quitte Kisangani et les militaires belges s'installent alors au Congo Palace beaucoup mieux situé. L'accueil n'est pas des plus chaleureux. Le gérant, M. FOUCQUES, un ancien officier de la marine marchande, ne souhaite pas la présence de militaires dans son établissement. Le personnel s'installe tant bien que mal dans les couloirs de l'hôtel mais finalement vers 00h30, l'épouse du gérant ouvre trois chambres. Le partage des lits est malgré tout plus confortable que le sol des couloirs.

Judi 6 juillet

Un deuxième jour d'angoisse commence ; dès 06h00 du matin, le crépitement des armes automatiques et l'éclatement des bombes de mortier se font entendre plus intensément. Les occupants de l'hôtel et parmi eux, les journalistes émettent de sévères critiques sur l'occupation de l'établissement par les militaires belges. Ils prétendent qu'ils compromettent leur indépendance et par-là, leur sécurité. Fil NAETS effectue une reconnaissance vers l'hôtel des Chutes et la décision est prise de s'y réinstaller. Entre-temps, DENARD apparaît la tête bandée car il a été blessé la veille près des installations du port. Il subit quelques vociférations de la part des journalistes et donne l'ordre au personnel de la FATAC de se rendre à l'aérodrome. Sur place, les deux équipages sont contraints, sous la menace, d'effectuer une mission à Bondo afin de ramener des renforts à Kisangani. Pour s'assurer de la bonne exécution de la mission, un mercenaire armé est à bord de chaque avion et les deux navigateurs, les deux radios de bord et le personnel technicien sont retenus en otage sous garde armée.

Les deux appareils précédés des deux DC-3 d'Air Congo, décollent vers 11h00. A la descente du train d'atterrissage du 9T-PKF, les témoins rouges s'allument indiquant un non-verrouillage mais l'avion

ten die een verslag komen maken over de ceremonie in de haven. De bemanningsleden zijn : de Zwitser Eddie KOLLER, piloot, en de Belg Jean MONGE, radio. Rond 16.00 uur komen de huurlingen aan bij het hotel en verplichten, onder bedreiging, een piloot van het WIGMO met zijn T-28 op te stijgen en het ANC te mitrilleren dat een tegenoffensief heeft ingezet op het kamp Ketele. Desondanks moet SCHRAMME het kamp evacueren en zich terugtrekken naar de stad en het vliegveld, waar DENARD, die zich eindelijk heeft aangesloten, zich verschanst heeft. Daar de toestand van de Belgische militairen in het hotel des Chutes onzeker is geworden en onder druk van sommigen onder hen waarbij de zenuwen op springen staan, wordt er een verplaatsing ondernomen naar het kamp van de huurlingen van 6e Commando, dicht bij het hospitaal, halfweg tussen de stad en het vliegveld. De drie officieren van het detachement, commandant HALLYN, commandant NAETS en kapitein LENGLEZ, hebben een onderhoud met DENARD om het detachement van hun verbinding te ontslaan. DENARD echter weigert dat het personeel van de Luchtmacht Kisangani verlaat waarop de Belgische militairen zich vervolgens installeren in het beter gesitueerde Congo Palace. De ontvangst laat echter te wensen over. De beheerder M. FOUCQUES, ex-officier van de handelsvloot, heeft het niet voor militairen in zijn instelling. Het personeel installeert zich zo goed mogelijk in de gangen van het hotel, maar uiteindelijk opent rond 00.30 uur de vrouw van de beheerder drie kamers. Het delen van de bedden is alleszins comfortabeler dan de vloer van de gang.

Donderdag 6 juli

Een tweede beangstigende dag kondigt zich aan: vanaf 06.00 uur 's morgens hoort men het knallen van automatische wapens en de ontploffing van mortiergranaten. Journalisten en anderen aanwezig in het hotel mopperen over de aanwezigheid van Belgische militairen. Zij beweren dat hun onafhankelijkheid en veiligheid also in het gedrang komen. Fil NAETS doet een verkenning naar het hotel des Chutes en beslist dat we er terug gaan logeren. Intussen verschijnt DENARD terug ten tonele met het hoofd in verband; hij werd de dag voordien gekwetst nabij de haveninstallaties. Hij wordt door de aanwezige journalisten op gescheld onthaald en geeft vervolgens het order dat al het personeel van de FATAC zich naar het vliegveld moet begeven. Ter plaatse worden de twee bemanningen, onder bedreiging, verplicht een zending uit te voeren naar Bondo teneinde versterkingen aan te brengen naar Kisangani. Om zeker te zijn over de afloop van de zending, neemt er een gewapend huurling plaats in elk toestel en worden de twee navigators, de radio's en het technisch personeel gegijzeld door een gewapende wacht.

De twee toestellen, voorafgegaan door de twee DC-3 van Air Congo, stijgen op om 11.00 uur. Bij het neerlaten van de wielen van de 9T-PKF komen de rode lichtjes aan, aanduidend dat de wielen niet uit zijn. Het toestel maakt echter een normale landing . De

se pose normalement ; les moteurs ne sont pas coupés pour gagner du temps et surtout, pour maintenir la pression hydraulique sur le train. Sur place, une vive discussion est engagée entre des mercenaires qui ont confisqué les postes de radio et des militaires de l'ANC. Edmond DE RAUW parvient à calmer les esprits. Le 9T-PKC décolle à 13h15 en rentre directement à Kisangani ; l'autre C-477 a eu pour mission de se poser à Buta et à Banalia au retour. Aucun signe de vie n'est remarqué à l'aérodrome de Banalia, le 9T-PKF est même l'objet de tir d'armes légères des troupes de l'ANC au moment où l'avion fait une reconnaissance autour de la plaine d'aviation. En conséquence, le cap est mis sur Kisangani.

Avant d'atterrir, Gust JANSSENS allume l'émetteur et le récepteur HF qui avaient été préalablement réglés sur la fréquence de Kamina par le radio de bord et lance l'appel suivant :

« Les avions de la FATAC, de la FAC et d'Air Congo, doivent exécuter sous menace armée des missions au profit des mercenaires. Sauf intervention immédiate de Kamina ou via la voie diplomatique, la survie du détachement n'est plus assurée. Quelles sont vos instructions ? Kamina accuse réception et après quelques minutes, donne la réponse laconique suivante : « Suivez les instructions qui vous sont données ! ». Gust JANSSENS demande alors : « Les instructions de qui ? » L'interlocuteur à Kamina revient avec la même réponse : « Suivez les instructions qui vous sont données ».

Tout le personnel de la FATAC et de WIGMO se réinstalle à l'hôtel des Chutes mais en occupant les chambres du côté opposé au fleuve afin de se mettre à l'abri des tirs incessants de l'ANC qui tient en force ma rive gauche. Un rôle de garde est instauré à l'entrée de l'hôtel. Le capitaine LENGLEZ s'installe gestionnaire de ménage. La bataille fait rage toute la nuit du côté de l'aérodrome et près de l'hôtel. Un mortier a été mis en batterie par des mercenaires à deux pas de l'hôtel.

La reprise du camp Ketele par l'ANC est confirmée. Les lampadaires de rue qui éclairent de façon trop voyante l'hôtel qui constitue la cible des tireurs de l'ANC sont éteints un à un par Gust JANSSENS qui se révèle bon tireur au pistolet GP 9mm.

Vendredi 7 juillet

Les balles sifflent et les bombes de mortier tombent pendant tout l'avant-midi. Les deux mécaniciens de bord se rendent à l'aérodrome et constatent que les deux avions de la FATAC et le DC-3 9Q-CUL d'Air Congo ont fort souffert des combats survenus durant la nuit à la suite des infiltrations de troupes de l'ANC. Le 9T-PKF est particulièrement mal en point et l'appareil d'Air Congo a la gouverne de direction en lambeau. Mon DE RAUW et Gust JANSSENS prennent l'initiative de la réparer afin d'avoir sous la main un appareil supplémentaire en ordre de vol. Grâce à une nappe de table de grosse toile trouvée à l'aérogare, du matériel de couture, de l'enduit et de la peinture puisés dans le magasin d'Air Congo, la gouverne est remise

motoren worden niet stilgelegd om tijd te winnen, maar vooral om de hydraulische druk te behouden op het onderstel. Ter plaatse wordt er heftig gediscussieerd tussen de huurlingen die zich meester hebben gemaakt van radiotoestellen en de militairen van het ANC. Mon DE RAUW slaagt erin de gemoederen te kalmeren. De 9T-PKC stijgt op om 13.15 uur en keert onmiddellijk naar Kisangani terug; de andere C-47 krijgt de opdracht zich eerst naar Buta en Banalia te begeven. Er is geen teken van leven meer op het vliegveld van Banalia, de 9T-PKF wordt zelfs beschoten door de troepen van het ANC terwijl het toestel rond het vliegveld cirkelt. Bijgevolg wordt koers gezet naar Kisangani. Alvorens te landen, schakelt Gust JANSSENS de HF radio in op de frequentie van Kamina en zendt de volgende boodschap uit: « *De vliegtuigen van de FATAC, van FAC en Air Congo moeten onder bedreiging zendingen vliegen voor de huurlingen. Behoudens onmiddellijke tussenkomst van Kamina of het diplomatieke korps is de overleving van de detachement niet verzekerd. Wat zijn uw instructies?* » Kamina bevestigt ontvangst van de boodschap en geeft een paar minuten nadien het volgende laconieke antwoord: « *Volg de instructies op die men u gegeven heeft!* » Gust JANSSENS vraagt vervolgens: « *De instructies van wie?* » De aangesprokene in Kamina geeft vervolgens hetzelfde antwoord: « *Volg de instructies op die men u gegeven heeft* »

Het voltallige personeel van FATAC en WIGMO installeert zich weerom in het hotel des Chutes, maar ditmaal aan de tegenovergestelde kant van de stroom om zich te vrijwaren van het ononderbroken geschut van het ANC dat de linkeroever bezet houdt. Een wachtbeurt wordt opgesteld voor de ingang van het hotel. Kapitein LENGLEZ neemt de verantwoordelijkheid van de catering op zich. Het vechten duurt de ganse nacht aan de kant van het vliegveld en dichtbij het hotel. Op twee stappen van het hotel hebben de huurlingen een mortierbatterij opgesteld.

De inname van het kamp Ketele door het ANC wordt bevestigd. De verlichtingspalen die het hotel veel te veel verlichten, worden één na één stukgeschoten door Gust JANSSENS die perfect overweg kan met een pistool GP 9mm.

Vrijdag 7 juli

Het gefluit van de kogels en de inslag van de mortiergranaten houdt de ganse voormiddag aan. De twee boordmechaniciens begeven zich naar het vliegveld en constateren dat de twee toestellen van de FATAC en de DC-3 9Q-CUL van Air Congo geleden hebben bij de gevechten en de infiltraties van het ANC die nacht. De 9T-PKF is er erg aan toe en het richtingsroer van het toestel van Air Congo is aan flarden. Mon DE RAUW en Gust JANSSENS nemen de taak op zich het te herstellen teneinde over een vliegbaar reservetoestel te kunnen beschikken. Dank zij een tafelkleed van stevig linnen gevonden in het luchthavengebouw, naaierief, een bedekkingslaag en verf uit het magazijn van Air Congo, wordt het richtingsroer hersteld. Kapitein LENGLEZ wringt

en état. Le capitaine LENGLEZ se démène pour augmenter le stock de nourriture et parvient à trouver un dépôt de bière. Chaque jour, aidé de Jacques BEANKENS, il va s'y approvisionner sous le feu des mitrailleuses ANC.

Le bénéficiaire de la réparation effectuée sur le DC-3 d'Air Congo 9Q-CUL est DENARD qui avec sa compagne zaïroise Marie-Elise, l'épouse et la fillette d'un médecin militaire et 15 blessés dont 12 Katangais, sont évacués vers la Rhodésie. Le délégué de l'OMS (Organisation mondiale de la santé), le docteur Joaquin SANZ GADEA est forcé de monter à bord pour prodiguer ses soins aux blessés durant le vol dont la destination est Salisbury. L'avion décolle vers 11h00 et doit se poser à Kariba, à 200 km au nord de sa destination, les jauges d'essence à zéro.

zich in alle bochten om de voorraad voedsel aan te dikken en vindt zelfs een depot van bier. Alle dagen gaat hij zich, in het gezelschap van Jacques BEANKENS, bevoorraden onder het vuur van het ANC.

De begunstigde van de herstelling op de DC-3 van Air Congo 9Q-CUL is wel degelijk DENARD die met zijn Zaïrese vriendin Marie-Elise, de echtgenote en het dochtertje van een militaire dokter, samen met 15 gewonden, waarvan 12 Katangezen, naar Rhodesië geëvacueerd worden. De afgevaardigde van de WGO (Wereldgezondheidsorganisatie), Dr Joaquin SANZ GADEA, wordt gedwongen aan boord te gaan om de gekwetsten te verzorgen tijdens de vlucht met bestemming Salisbury. Het vliegtuig stijgt op om 11.00 uur en moet in Kariba landen, 200 km ten noorden van zijn bestemming, omdat de brandstofmeters op 0 staan.

Doc. NÚM. 8



Colonel R. Denard made a declaration to me in the Salisbury Central Hospital on this the fourteenth day of July 1967 with regard to the W. H. O. doctor, Dr. J. S. Gadea, as follows :-

Pour soigner les blessés dans l'avion en route de Kisangani à Kariba, j'ai ordonné au docteur Gadea d'accompagner l'avion. Je ne pouvais pas faire autre chose sans risquer la vie des hommes pour laquelle je me sentais responsable.

(attempted signature) *R. Denard*

Colonel R. Denard was unable to sign this declaration as, when I took the statement, his hand was paralysed by spine and head injuries.



J. S. Gadea
Senn

Déclaration exigée par le docteur SANZ GADEA pour justifier sa présence à bord de l'avion.
Verklaring geëist door dokter SANZ GADEA om zijn aanwezigheid aan boord van het vliegtuig te rechtvaardigen.

*This is to certify that I witnessed
the above signature of Col. R. Denard*



D. Laidler
DR. D. LAIDLER, M.B., U.C.E., D.C.H.

PUREN, le Sud-Africain, refait une apparition à l'aérodrome avec le DH Heron rhodésien puis retourne à Punia. Les mercenaires qui devaient embarquer à Banalia sont arrivés par la route au barrage de la Tshopo. L'électricité et l'eau sont coupées.

De Zuid-Afrikaan PUREN verschijnt terug op het vliegveld met de Rhodesische DH Heron en vliegt terug naar Punia. De huurlingen die moesten inschepen in Banalia komen via de baan langs de dam van Tshopo. De elektriciteit en het water zijn afgesneden.

Samedi 8 juillet

Les tirs de mortier sonnent le réveil à 06h00. Pas question de faire la grasse matinée. Après le petit déjeuner frugal, les deux mécaniciens de bord et deux ou trois autres membres d'équipage se rendent à l'aérodrome par bonds multiples car la route est sous le feu de l'ANC. Le 9T-PKF est dans un triste état et n'est pas réparable; il sera «cannibalisé» pour maintenir l'autre C-47 en état de vol car il représente le dernier espoir de sortir vivant de la situation dans laquelle le détachement est plongé.

Chez certains le moral est très bas, les nerfs sont à vif, d'autant que l'ANC doit savoir que des vols ont été effectués au profit des mercenaires; quelques-uns ont déjà troqué leur uniforme pour des habits civils.

Une source d'eau potable est découverte à 50 mètres de l'hôtel mais pour l'atteindre, il faut traverser la rue sous le feu de l'ANC. La situation est cocasse malgré tout car il faut courir avec un seau dans chaque main et lorsque l'abri de l'hôtel est regagné, il ne reste plus beaucoup d'eau dans les seaux.

Le personnel qui reste à l'hôtel qui subit de temps en temps des attaques par bombes de mortier a appris à s'aplatir sur le sol dès le départ de la bombe dont le bruit est caractéristique et à ne se relever qu'après l'explosion. Fait très étrange, quelques fois cette explosion ne se produit pas.

L'explication viendra bientôt: le perroquet de l'hôtel imite à la perfection le bruit de départ des bombes de mortier.

Les véhicules dont dispose le détachement, à l'exception d'une Jeep, tombent en panne. Le dépannage est effectué par «La Maison Hollandaise*».

Mercenaires, Katangais et Simbas repentis, combattent maintenant côte à côte. Des mercenaires montrent aux militaires belges une déclaration écrite de DENARD dans laquelle il informe ses compagnons d'armes que devant

Zaterdag 8 juli

Het mortiergeschut wekt ons om 06.00 uur. Lang slapen is uitgesloten. Na het ontbijt begeven de twee boordmechanici en twee of drie bemanningsleden zich met sprongen en zig zag lopend naar het vliegveld, want de weg ligt onder het vuur van het ANC. De 9T-PKF is in een erbarmelijke toestand en niet meer te herstellen; hij zal gebruikt worden voor wisselstukken om de andere C-47 vliegwaardig te houden, want het blijft de enige hoop om levend uit deze toestand te komen waarin het detachement zich bevindt! Bij sommigen staat het moreel op een laag pitje, de zenuwen staan op springen en het ANC is waarschijnlijk op de hoogte van het feit dat er vluchten ten gunste van de huurlingen zijn geweest. Enkelen hebben het militair uniform al geruild voor burgerkledij. Op 50 meter van het hotel wordt een zoetwaterbron gevonden, maar om er te geraken moet men de straat oversteken onder het vuur van het ANC. Het is een potsierlijke toestand: met een volle emmer in elke hand lopend aan het hotel aankomen met minder dan de helft in de emmers.

Het personeel van het hotel, dat zich bijwijlen onder het vuur van de mortiergranaten bevindt, leert snel om plat op de grond te gaan liggen als ze het karakteristieke geluid horen van de bom die vertrekt en zetten zich weer recht na de explosie. Komt wel raar over, want van tijd tot tijd is er geen explosie. De oplossing wordt vlug gevonden: de papegaai van het hotel imiteert op een perfecte wijze het geluid van de vertrekkende granaten. De voertuigen waarover het detachement beschikt, zijn allen defect behalve een Jeep. De herstelling wordt uitgevoerd door «La Maison Hollandaise*» Huurlingen, Katangezen en Simbas herenigen zich en vechten zij aan zij. De huurlingen tonen de Belgische militairen een verklaring van DENARD waarin hij zijn wapengezellen informeert, dat hij wegens zijn verwondingen



Un « major » Simba repentis - Een berouwvol « majoor » Simba

la nécessité d'être évacué pour être soigné, il a remis le commandement à SCHRAMME.

La «popote» fonctionne tant bien que mal; les sardines et le corned beef sont accommodés de diverses façons. La bière Stanor soutient le moral! Quelques mercenaires et journalistes profitent de l'hospitalité. C'est le dernier salon de Kisangani où l'on cause!

Ce soir, le rez-de-chaussée est transformé en dortoir car la toiture de l'hôtel est fortement endommagée par les bombes de mortier et le plafond des chambres au premier étage ne résisterait pas longtemps à de nouveaux tirs. La nuit est relativement calme mais la bataille fait rage du côté de l'aérodrome.

* NAHV (Nieuwe Afrikaanse Handelsvenootschap) héritière de la Afrikaanse Handelsvereniging de Rotterdam qui s'installa à Banana en 1858.

Dimanche 9 juillet

Tout le monde se réveille de bonne heure et comme l'eau est rationnée, les soins de toilette sont réduits à leur plus simple expression. Ce matin, c'est un va-et-vient entre l'hôtel et la source d'eau. De temps en temps quelques rafales de mitrailleuses s'écrasent contre la façade de l'hôtel comme pour rappeler aux imprudents qu'il vaut mieux traverser la rue en courant.

La nouvelle de la reprise du camp Ketele par les mercenaires parvient au détachement. Une grande provision de munitions et de vivres est abandonnée par l'ANC.

Vers 11h45, l'équipe qui s'est rendue à l'aérodrome rentre à l'hôtel. Le moteur gauche du 9T-PKC a été touché et les deux mécaniciens de bord sont à l'ouvrage pour entreprendre la réparation. La mise en place d'un échafaudage étant nécessaire, un cordon de protection de quelques mercenaires est mis en place pour assurer leur protection car ils pourraient être la cible de tireur d'élite de l'ANC à la suite de leur position surélevée. Un Katangais de cette garde reçoit une balle dans un pied et est évacué vers l'hôpital par les deux mécaniciens. Après l'enlèvement du capotage, ils constatent que des couvercles de soupape et les canalisations d'huile qui lubrifient les poussoirs des soupapes sont endommagés et irréparables. Hélas, sur les moteurs du 9T-PKF, un autre système est installé; l'échange de pièces n'est donc pas possible. Grâce à l'ingéniosité de Mon DE RAUW et de Gust JANSSENS, une réparation de fortune est effectuée; elle prend toute la journée. L'avion est mis à l'abri précaire d'un hangar.

Théo ROLOUX est de garde à l'entrée de l'hôtel quand soudain, à midi moins cinq, quelques minutes avant la fin de son service, une bombe de mortier tombe à 5 mètres de l'entrée. Il a juste le temps de plonger dans le couloir et sentir le souffle de l'explosion passer au-dessus de lui. En l'espace de quelques minutes, l'hôtel encaisse cinq autres bombes. L'une d'elles a touché la branche d'un arbre, à l'arrière de l'hôtel, devant la fenêtre des toilettes, près de la salle à manger. Fil NAETS présent dans la salle en compagnie de trois

geëvacueerd moet worden en het bevel overgeeft aan SCHRAMME.

De "pot" blijkt goed eetbaar te zijn: sardines en corned beef krijgen een fantasierijke bereiding. Het Stanor bier houdt het moreel erin. Enkele huurlingen en journalisten nemen de gastvrijheid te baat. Het is het allerlaatste salon in Kisangani waar men nog op zijn gemak is! Die avond, wordt het gelijkvloers herschepen in slaapzaal, want het dak van het hotel heeft erg te lijden gehad van de mortiergranaten en het plafond van verscheidene kamers op de eerste verdieping zal weinig weerstand bieden bij nieuwe beschietingen. De nacht gaat eerder kalm voorbij niettegenstaande de gevechten die aanhouden nabij het vliegveld.

• NAHV (Nieuwe Afrikaanse Handelsvenootschap) erfgenaam van de Afrikaanse Handelsvereniging van Rotterdam die zich in 1858 in Banana vestigde.

Zondag 9 juli

Iedereen wordt vroeg wakker en het ochtendtoilet beperkt zich, gezien het tekort aan water, tot het strikte minimum. Deze morgen is het je reinste wedloop van het hotel naar de waterbron. Van tijd tot tijd slaan de mitrailleurkogels tegen de gevel van het hotel te pletter, als om de onvoorzichtige te verwittigen dat men de straat in looppas moet oversteken.

Het nieuws dat de huurlingen het kamp van Ketele hebben heroverd, bereikt het detachement. Een grote hoeveelheid munitie en voedsel werd achtergelaten door het ANC.

Rond 11.45 uur komt de ploeg, die zich naar het vliegveld had begeven, terug in het hotel. De linker motor van de 9T-PKC werd geraakt en de twee boordmechanici zullen de herstelling aanvatten. Vermits er een stelling nodig is om de reparatie uit te voeren, worden er ter plaatse enkele huurlingen ingezet om de mecaniciens te beschermen tegen eventuele scherpschutters van het ANC die zich dichtbij op een hoogte bevinden. Een Katangees krijgt een kogel in een voet en wordt door de twee mecaniciens naar het hospitaal geëvacueerd. Na de motor te hebben opengelegd, wordt vastgesteld dat de kleppendecksels en de oliekanalen voor de kleppensmering onherstelbaar beschadigd zijn. Spijtig genoeg bevindt er zich een gans ander systeem op de motoren van de 9T-PKF; omwisseling van de stukken is dus niet mogelijk. Dankzij de inventiviteit van Mon DE RAUW et Gust JANSSENS wordt er een noodherstelling uitgevoerd die de hele dag in beslag neemt. Het toestel wordt tijdelijk in een loods geplaatst.

Theo ROLOUX die van wacht is aan de ingang van het hotel ziet plots om vijf voor twaalf, luttele minuten voor het einde van zijn dienst, een mortierbom op 5 meter van de ingang terechtkomen. Hij heeft juist de tijd in de gang te duiken als hij de zucht van de ontploffing over zich heen voelt gaan. In enkele minuten tijd krijgt het hotel nog een vijftal bommen te incasseren. Eén van de bommen raakt de tak van een boom aan de achterkant van het hotel, voor het venster van de WC's, dicht bij de eetzaal. Fil NAETS zit in de zaal met drie leden van WIGMO en duikt links

membres de WIGMO, plonge au sol, du côté gauche, les autres plongent à droite, geste qui leur sera fatal ; ils sont blessés, dont deux grièvement. On se précipite dans les caves, on donne les premiers soins aux blessés. Le capitaine LENGLEZ demande un volontaire pour descendre à la cave celui qui est le plus grièvement atteint qui gît sur le sol. Il s'agit d'un membre de WIGMO d'origine polonaise touché à la gorge et à la poitrine. Son évacuation vers l'hôpital est organisée grâce à un pilote de T-28 qui embarque le blessé dans sa Jeep. Les deux autres blessés sont évacués un peu plus tard.

L'alerte a été chaude et il est décidé d'aménager les caves en dortoir et en mess. L'après-midi est consacrée à leur aménagement. Le soir, tout est prêt, quelqu'un a même trouvé des fleurs pour garnir les tables, le souper est presque joyeux car il y a quelques bouteilles de vodka dans le cellier ...

Vers 19h00, deux mercenaires se présentent à l'hôtel et demandent l'aide d'une ou deux personnes pour les accompagner jusqu'à l'aérodrome afin de prendre une bonbonne d'oxygène dans un des avions car le blessé touché à la gorge a des difficultés respiratoires. Fiel NAETS et Théo ROLOUX se portent volontaire. Le chauffeur roule à fond de train ; les convoyeurs mercenaires ont le doigt sur la gâchette et le temps d'emporter deux bonbonnes présent dans le DC-3 d'Air Congo, le convoi file à toute allure vers l'hôpital. Hélas, les bonbonnes ne conviennent pas car la pression est trop basse ? Cap sur l'hôpital indigène où l'infirmier de garde hésite un moment mais le bruit d'une mitrailleuse que l'on arme le ramène aux réalités du moment. Une bonbonne, un régulateur et un masque sont emportés. Le blessé est un peu soulagé. Fiel NAETS décide de passer la nuit avec lui pour lui tamponner régulièrement le visage. Deux médecins du détachement des mercenaires espagnols restent confinés dans leur chambre toute la nuit et n'interviennent pas. Théo ROLOUX es reconduit à l'hôtel. Il est minuit, la journée a été longue, malgré les moustiques et les rats qui peuplent la cave, le sommeil vient immédiatement.

Lundi 10 juillet

Fiel NAETS est ramené à l'hôtel vers 06h00. Au moment de quitter l'hôpital, il apprend que deux journalistes dont le porte-parole du groupe, Charles ATHAPOL, sont consignés dans une chambre par les mercenaires. Il est évident que ces observateurs sont devenus des gêneurs ! Par ailleurs, les attaques de l'ANC deviennent de plus en plus précises, des menaces sont même proférées au téléphone envers les membres du détachement de la FATAC.

SCHRAMME a ordonné une mission à Punia pour y chercher des munitions. L'équipage est composé de Roger VERBEECK, Etienne LEMMENS, Théo ROLOUX, Tonio FERNANDEZ et Mon DE RAUW. Durant la nuit, une attaque de l'ANC qui tentait de reprendre l'aérodrome a été repoussée mais le sol est jonché de douilles qu'il faut balayer avant de sortir l'avion du hangar pour ne pas endommager les pneus

naar de grond, de anderen naar rechts, een keuze die hen fataal zal worden; zij worden gekwetst waarvan twee heel zwaar. We haasten ons in de kelderverdieping en geven de eerste zorgen aan de gekwetsten. Kapitein LENGLEZ vraagt een vrijwilliger om de zwaarst gekwetste op te halen die kreunend op de grond ligt. Het is een lid van het WIGMO, Pool van geboorte, en hij is geraakt aan de keel en de borst. De evacuatie heeft plaats dank zij een T-28 piloot die hem in zijn Jeep naar het hospitaal meeneemt. De twee andere gekwetsten worden een tijdje later geëvacueerd.

Het was een warm moment en er wordt beslist de kelderverdieping in te richten tot slaap- en eetzaal. Dit houdt ons de hele namiddag bezig. 's Avond is alles klaar en iemand heeft zelfs bloemen gevonden om de tafels te versieren. Het avondmaal wordt zelfs vrolijk na het vinden van enkele flessen vodka in de wijnkelder. Om 19.00 uur komen twee huurlingen binnen en vragen de hulp van één of twee personen om hen naar het vliegveld te vergezellen om een fles zuurstof uit één van de toestellen te halen, want de aan de keel gekwetste heeft last met de ademhaling. Fiel NAETS en Theo ROLOUX zijn vrijwilligers. De bestuurder haalt alles uit zijn voertuig, de huurlingen hebben de vinger op de trekker van hun wapen, de twee flessen zuurstof worden opgehaald en in volle vaart gaat het terug naar het hospitaal. Maar de flessen geven niet genoeg druk. Dan maar omdraaien en koers zetten naar het hospitaal van de inboorlingen waar de wacht aarzelt om hen toe te laten, maar bij het horen van een mitrailleur die men op scherp zet, verandert hij vlug van gedacht. We nemen een fles, een ontspanner en een masker mee. Hiermee kunnen we het slachtoffer soelaas geven. Fiel NAETS besluit de nacht bij hem door te brengen om hem alert te houden door lichtjes op het gelaat te tikken. Twee dokters van het detachement Spaanse huurlingen blijven in afzondering in hun kamer en komen niet tussen. Theo ROLOUX wordt terug naar het hotel gebracht. Het was een lange dag en niettegenstaande de muggen en de ratten in de kelder, slapen we spoedig in.

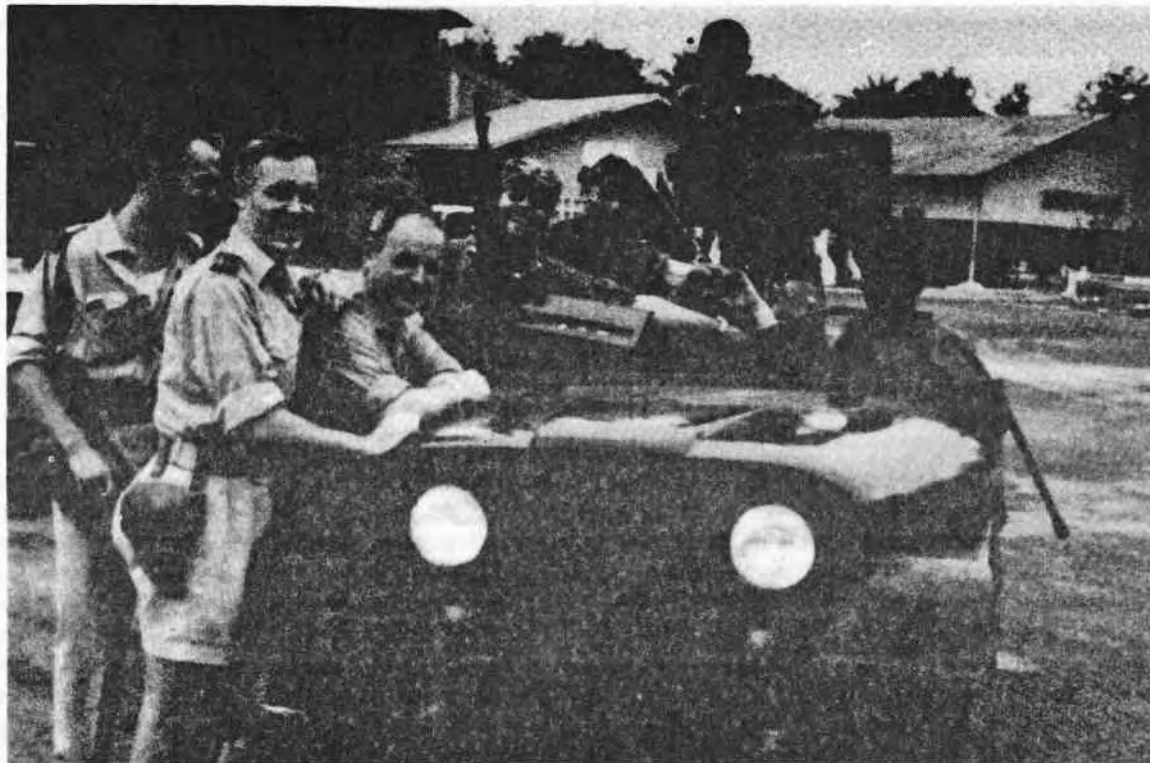
Maandag 10 juli

Fiel NAETS wordt rond 06.00 uur teruggebracht in het hotel. Op het ogenblik dat hij het hotel verliet, vernam hij dat twee journalisten waaronder de woordvoerder van de groep, Charles ATHAPOL, door de huurlingen geconsigneerd werden in een kamer. Het spreekt vanzelf dat die waarnemers erg in de weg beginnen te lopen. Wat meer is, de aanvallen van het ANC worden nauwkeuriger en er worden bedreigingen uitgebracht via de telefoon aan het adres van het detachement FATAC.

SCHRAMME gelast een zending naar Punia om munitie aan te halen. De bemanning bestaat uit Roger VERBEECK, Etienne LEMMENS, Théo ROLOUX, Tonio FERNANDEZ en Mon DE RAUW. Tijdens de nacht heeft het ANC een offensief ontketend om het vliegveld weer in te nemen, echter zonder succes. De grond voor de loodsen ligt bezaaid met hulzen en die moeten eerst opgeruimd worden alvorens het toestel

de l'appareil. Au décollage, un bruit assourdissant résonne, la vitre du côté droit du cockpit explose. A-t-elle été touchée par un projectile? Mystère! La procédure de décollage est interrompue. La vitre est remplacée par celle du 9T-PKF mais avec beaucoup d'improvisation car les ingénieurs mécaniciens de bord ne disposent pas de l'outillage spécial. Ils en profitent pour effectuer des réparations sous le tableau de bord

buiten te brengen, uit vrees de banden van het toestel te beschadigen. Tijdens het opstijgen is er een oorverdovend lawaai te noteren, de ruit rechts in de cockpit ontploft. Komt dit door een projectiel? Misterie! Het opstijgen wordt afgebroken. We vervangen de ruit met veel vindingrijkheid door die van de 9T-PKF, want de boordmechaniciens beschikken niet over het nodige gereedschap.



Aérodrome de / Vliegveld van Kisangani

BEANKENS, DE RAUW et JANSSENS.

Derrière la mitrailleuse, le « major mercenaire » COUCK qui trouvera la mort à Itebero sur la route vers Bukavu, dans un engagement avec l'ANC.

Achter de mitrailleur, de « huurling majoor » COUCK die de dood gevonden heeft gedurende een aanval met ANC te Itebero, op de weg naar Bukavu.

où des éléments des conduites d'essence et d'huile ont été endommagés. Ils empruntent des tuyaux en caoutchouc dans le magasin d'Air Congo et les plongent pour 24 heures dans des bains de carburant et d'huile pour s'assurer de leur résistance à ces substances.

In officier mercenaire originaire de Bruges amène son épouse et leur enfant de 5 ans à l'hôtel pour les mettre en sécurité.

L'équipage du DC-3 9Q-CUH, ALVAREZ et LAGARRIGUE, reçoit l'ordre de se rendre à Punia pour y charger des munitions. La porte de l'appareil a été enlevée pour faciliter le chargement. Un violent orage sévit dans la région et l'appareil doit se dérouter sur l'aérodrome d'Obokete. Dans l'impossibilité de se poser à Kisangani au retour car l'orage a redoublé de violence, l'avion met le cap sur Kigali au Rwanda; il ne reviendra plus à Kisangani.

La pluie diluvienne qui tombe inonde les caves de l'hôtel et les réparations en cours sur le 9T-PKC doivent être interrompues.

Zij maken van de gelegenheid gebruik om onder het instrumentenbord olie- en brandstofleidingen te herstellen die beschadigd werden. Ze lenen rubberen leidingen bij het magazijn van Air Congo en laten die 24 uur weken in een bad van brandstof en olie om ze veilig te kunnen gebruiken.

Een officier van de huurlingen brengt zijn echtgenote en kindje van 5 jaar in veiligheid in het hotel.

De bemanning van de DC-3 9Q-CUH, ALVAREZ en LAGARRIGUE wordt gelast zich naar Punia te begeven om munitie op te halen. De laaddeur van het toestel wordt afgenomen om het inladen te vergemakkelijken. Een zwaar onweer woedt in de streek en het toestel moet uitwijken naar het vliegveld van Obokete. Het is onmogelijk te landen in Kisangani bij de terugreis, want het onweer is in kracht verdubbeld, het toestel zet koers naar Kigali in Rwanda; het zal niet terugkeren naar Kisangani. De stortregen zet de kelders van het hotel onder water en de werken aan de 9T-PKC moeten worden stopgezet.

Après l'accalmie, le mystérieux PUREN refait son apparition avec le DH Heron qui redécoule immédiatement. Le Sud-Africain confère avec SCHRAMME, puis, s'empare du Piper Aztec de la Vicicongo et part vers l'Angola chercher du renfort en emmenant deux blessés portugais.

Mardi 11 juillet

Durant la nuit, l'ANC lance une puissante attaque sur l'aérodrome. Elle est repoussée et les troupes de MOBUTU laissent une trentaine de cadavres sur le terrain. Les gens du WIGMO ordonnent la destruction du 9T-PKF qui constitue une cible de choix mais heureusement ils se ravisent lorsqu'on leur fait remarquer que cet avion est la seule source de pièces détachées pour maintenir l'autre appareil en état de vol. Le 9T-PKC, sur qui repose tous les espoirs de quitter la fournaise, est de nouveau blessé : un réservoir d'huile est crevé et une roue du train d'atterrissage est endommagée. Alors que Mon DE RAUW démonte le réservoir, une intense fusillade se déclenche. Surpris par cette attaque, il lâche le réservoir qui en tombant, vient lui coincer les mains. Gust JANSSENS le délivre et l'amène à l'hôpital pour panser ses graves blessures dont il conservera des séquelles. Le personnel congolais ayant abandonné les lieux, ils doivent se contenter d'appliquer des pansements sommaires.

Mais il y a des dégâts plus importants encore qui ont échappé à la première inspection. La valve de distribution du pilote automatique a été cisailée par une balle et la boîte des fusibles électriques (junction box) est également en partie détruite. Ils ne possèdent ni schéma ni matériel de mesure. C'est donc par déduction qu'ils raccordent les fils endommagés, d'après leur section et leur couleur. Aux Intrépides la réussite, lors du rapide test qu'ils exécutent, tous les circuits électriques fonctionnent ! Le pilote automatique n'est pas réparable ; d'ailleurs la purge du système ne serait pas possible. Les tuyaux hydrauliques qui alimentent le système sont coupés, les bouts écrasés et repliés sur eux-mêmes pour isoler l'appareillage et prévenir toute fuite hydraulique.

Un des derniers soucis des mécaniciens de bord sera la réparation du tuyau qui raccorde la pompe à la citerne de carburant-aviation, percé par plusieurs projectiles.

Suivant Radio-Kinshasa, un C-130 américain est prêt à se rendre à Kisangani pour évacuer les non-combattants. Ses bandes de drap blanc doivent être disposées le long de la piste d'atterrissage pour indiquer à l'équipage qu'il peut se poser sans crainte. Fausse nouvelle ? Intoxication ?

La centrale électrique de la Tshopo a été remise en état de fonctionnement grâce au travail d'un mécanicien-électricien du détachement, réquisitionné par les mercenaires. Ainsi, vers 10h30, les installations radio de la tour de contrôle peuvent à nouveau travailler. Un appel est reçu d'un DC-4 d'Air Congo qui va se poser à Isiro (anciennement Paulis). Un autre appel capté par la tour semble provenir d'un autre C-130 américain qui donne une ETA de 14h00 pour Kisangani. Cet avion

Als het terug kalm wordt, zien we de mysterieuze PUREN terugkeren met de DH Heron die onmiddellijk weer opstijgt. De Zuid-afrikaan overlegt met SCHRAMME, legt beslag op de Piper Aztec van Vicicongo en vertrekt met 2 gewonde Portugezen naar Angola om versterkingen te halen.

Dinsdag 11 juli

Tijdens de nacht lanceert het ANC een krachtig offensief op het vliegveld. Dit wordt afgeslagen en de troepen van MOBUTU laten een dertigtal doden achter op het terrein. De mensen van het WIGMO geven het order de 9T-PKF te vernietigen daar het een te gemakkelijk doelwit vormt, maar gelukkig trekken ze hun woorden terug in daar dit toestel de bron is van stukken om het andere vliegwaardig te houden. De 9T-PKC, op wie het vertrouwen rust om deze hel te verlaten, is ook niet gespaard gebleven: een oliereservoir is lek en een gedeelte van het landingsgestel liep averij op. Terwijl Mon DE RAUW het oliereservoir demonteert, knettert het geweervuur. Verrast door die aanval laat hij het reservoir los waardoor zijn handen klem raken. Gust JANSSENS kan hem bevrijden en naar het hospitaal voeren om de opgelopen wonden te laten verzorgen. Mon zal met de nasleep hiervan moeten leren leven. Vermits het Kongolees personeel het hospitaal heeft verlaten, moeten ze zich met voorlopig verband behelpen. Maar er is meer schade dan men dacht bij de eerste inspectie. De distributieklep van de automatische piloot is doorboord door een kogel en de doos met smeltzekeringen heeft ook schade opgelopen. Zij beschikken noch over een schema, noch over meetapparatuur. Het is met zuivere logica dat ze de verbroken draden terug aansluiten, volgens sectie en kleur. Het geluk is met de durvers; bij de eerste test die ze uitvoeren werken alle elektrische circuits zoals het hoort. De automatische piloot is niet te herstellen: het ontluchten kan ook niet uitgevoerd worden. De hydraulische leidingen die het systeem onder druk brengen, worden afgesneden, de uiteinden platgewalst en omgeplooid teneinde het systeem te isoleren en eventuele hydraulische lekken te voorkomen. Een der laatste kopzorgen van de boordmechanici is het herstellen van de doorboorde brandstofleiding tussen de pomp en de tank.

Volgens Radio-Kinshasa zou een Amerikaanse C-130 op weg zijn naar Kisangani om de niet-strijders te evacueren. Stroken witte stof moeten langs de landingsbaan gelegd worden om de bemanning duidelijk te maken dat ze zonder vrees kunnen landen. Vals bericht?

De elektrische centrale van Tshopo kon terug opgestart worden dankzij het werk van een mecanicien-elektricien van het detachement, opgeëist door de huurlingen. Rond 10.30 uur kan de radio-installatie op de controletoren weer werken. Een oproep komt binnen van een DC-4 van Air Congo die gaat landen in Isiro (vroeger Paulis). Nog een andere oproep komt van een Amerikaanse C-130 die een ETA geeft van 14.00 uur in Kisangani. Dit toestel werd echter nooit

ne se présentera pas à l'atterrissage.

A 17h30, SCHRAMME ordonne la destruction des réservoirs de carburant dans les installations de l'OTRACO sur la rive gauche et réquisitionne un T-28 pour effectuer le travail. Armé de roquettes, le T-28 pilote par PEPPONE, décolle peu avant le coucher du soleil mais ne parvient pas à enflammer les réservoirs. Le travail est achevé à la mitrailleuse .50 depuis la rive droite et bientôt une gigantesque explosion se produit qui illuminera la ville durant une partie de la soirée. Deux millions de litres flambent qui dégagent une chaleur telle que les grues du port s'abattent.

Un peu plus tard, Fil NAETS qui a reçu une nouvelle bouteille d'oxygène pour le blessé, offerte par « La Maison Hollandaise » a une entrevue avec un major-médecin espagnol qui lui signale que l'état du blessé de WIGMO lui inspire beaucoup d'inquiétude. Laurent HALLYN mis au courant de la situation, prend rendez-vous avec SCHRAMMEE afin de trouver le moyen d'évacuer les blessés et le personnel de la FATAC.

Dans la soirée, un communiqué de Radio-Kinshasa capté à l'hôtel, signale que toute autorisation d'atterrissage à Kisangani pour procéder à l'évacuation sera refusée. Le commandant NAETS décide alors de lancer le lendemain matin un nouveau message à destination de Kinshasa sur la fréquence du trafic aérien, depuis la tour de contrôle, pour signaler la précarité de la situation et la nécessité d'évacuer sans tarder les blessés.

Les combats font rage toute la nuit près de l'hôtel où l'odeur de la poudre se répand. La garde est renforcée.

Mercredi 12 juillet

Le commandant HALLYN se rend chez SCHRAMME comme convenu hier soir et Fil NAETS lance son appel à la radio. Le message est reçu par Mbandaka qui le relaie à Kinshasa en langue Lingala. Vers 09h15, Kinshasa demande le nom et la fonction de Fil NAETS.

L'entrevue entre Laurent HALLYN et SCHRAMME est fructueuse. Tous les membres de la FATAC et les blessés peuvent monter à bord du 9T-PKC à condition de mettre le cap sur Punia pour charger d'autres blessés avant de mettre le cap sur Portugalia en Angola, la destination finale. Un mercenaire armé sera à bord pour s'assurer de la bonne exécution des ordres. Les canalisations de carburant qui alimentent les moteurs sont vérifiées et les dernières réparations qui s'imposent sont effectuées avant le remplissage des réservoirs à ras bord. La carlingue compte 45 impacts de balles mais tous les éléments vitaux de l'appareil fonctionnent grâce au travail incessant des deux mécaniciens de bord.

A compter de 10h00, les membres du détachement, divisés en deux groupes, se dirigent vers l'aérodrome. Seuls les bagages à main peuvent être emportés car

gezien.

Om 17.30 uur geeft SCHRAMME het bevel de brandstofvoorraden van OTRACO op de linkeroever te vernietigen en vordert een T-28 op om dit werk uit te voeren. Gewapend met raketten stijgt de T-28 even voor zonsondergang op, maar slaagt er niet in de reservoirs in brand te schieten. Dan maar met de mitrailleurs .50 vanop de andere oever en even later is er een gigantische ontploffing merkbaar die de stad een groot gedeelte van de avond verlicht. Twee miljoen liter branden en geven zo'n hitte af dat de havenkranen bezwijken.

Een tijdje later ontvangt Fil NAETS een nieuwe zuurstoffles voor de gekwetste, aangeboden door « La Maison Hollandaise », en heeft een gesprek met een Spaanse majoor-geneesheer die hem vertelt dat de gezondheidstoestand van de gekwetste van het WIGMO onrustbarend wordt. Laurent HALLYN maakt een afspraak met SCHRAMME teneinde een oplossing te vinden om de gekwetsten en het personeel van de FATAC te evacueren. Diezelfde avond wordt het nieuws van Radio-Kinshasa opgevangen in het hotel, dat elke landing in Kisangani voor een eventuele evacuatie geweigerd zou worden. Commandant NAETS beslist om de volgende morgen langs de luchtverkeersfrequentie in de controletoren een boodschap naar Kinshasa te sturen om de ernst van de toestand te melden en de noodzaak om de gekwetsten te evacueren.

Die nacht houden de gevechten nabij het hotel zonder oponthoud aan en de stank van het poeder verspreidt zich. De wachtdienst wordt versterkt.

Woensdag 12 juli

Commandant HALLYN begeeft zich, zoals gisteren afgesproken, naar SCHRAMME en Fil NAETS lanceert zijn radio-oproep. Dit bericht wordt ontvangen door Mbandaka die het doorstuurt naar Kinshasa in het Lingala. Omstreeks 09.15 uur vraagt Kinshasa de naam en de functie van Fil NAETS.

Het onderhoud tussen Laurent HALLYN en SCHRAMME werpt zijn vruchten af. Al de leden van de FATAC en de gekwetsten mogen zich aan boord van de 9T-PKC begeven op voorwaarde dat zij zich naar Punia begeven om nog anderen op te halen vooraleer door te vliegen naar Portugalia in Angola, de vooropgestelde bestemming. Een gewapende huurling zal aan boord zijn om toe te zien dat de orders correct worden uitgevoerd. De brandstofleidingen worden nagekeken en de laatste noodzakelijke herstellingen uitgevoerd alvorens de brandstoftanks barstensvol te vullen. De romp telt de sporen van 45 kogelinslagen, maar dankzij het aanhoudende werk van de twee boordmechaniciens werken alle vitale onderdelen van het toestel op perfecte wijze. Vanaf 10.00 uur worden de leden van het detachement in twee groepen verdeeld om zich naar het vliegveld te begeven. Enkel de handbagage mag meegenomen worden omdat het

l'avion sera lourdement chargé.

Fil NAETS lance un dernier appel à Kinshasa qui répond que le message lancé tôt le matin a été transmis aux autorités.

A 11h50, l'embarquement et le chargement des blessés à bord du 9T-PKC commence, soit, parmi les valides : 16 membres de la FATAAC, équipages et techniciens confondus, un pilote de T-28 de la FAC, un membre de WIGMO de nationalité colombienne, un médecin espagnol et le mercenaire chargé de la surveillance. Les blessés sont deux membres de WIGMO, deux mercenaires, un Belge et un Français et huit Katangais. Au total 34 personnes ! La surcharge de l'avion est évidente.

Avant la mise en route des moteurs une dernière vérification est effectuée à l'intérieur de la carlingue et, oh ! surprise, il y a des valises dans le compartiment des toilettes, malgré l'ordre formel qui avait été donné. Elles sont éjectées sans ménagement sur le tarmac malgré les véhémentes protestations de leurs propriétaires, quelques membres du personnel technicien qui, terrorisés dès le déclenchement des hostilités, n'avaient plus quitté l'hôtel !

A 12h05, l'avion s'aligne sur la piste vers l'ouest et Roger VERBEECK entame le décollage de l'avion lourdement chargé ; une rafale de mitrailleuse touche le réservoir extérieur gauche, l'essence s'échappe du réservoir crevé mais heureusement toutes les fonctions vitales de l'appareil fonctionnent. Le taux de montée n'est que de 200 pieds : minute car, en plus de la surcharge, la température extérieure est élevée mais bientôt une couche salvatrice de stratus est atteinte.

Il n'est évidemment pas question de se poser à Punia, le cap est mis sur Portugalia en Angola. Après stabilisation de l'avion en altitude, Gus JANSSENS après s'être concerté avec l'équipage, demande au « géolier » mercenaire de quitter le cockpit pour y effectuer une réparation ; Il ne veut rien entendre mais, entre-temps, Mon DE RAUW a enlevé un élément du régulateur de tension et le tend au mercenaire. Cet appareil, ayant normalement une température élevée, convainc le géolier qui quitte le cockpit. Désarmé dans le cargo, il n'oppose pas de grande résistance mais demande de ne pas être livré aux autorités de Kinshasa, ce qui de toute façon, n'est pas dans l'intention de l'équipage.

La route de l'avion passant par Kananga, il est décidé d'appeler la base de Kamina où l'avion pourrait se poser si la sécurité des équipages et des passagers peut y être garantie. Mais au moment où Jacques BEANKENS allume l'émetteur HF, une immense flamme en surgit, causée probablement par des câbles électriques endommagés lors des combats à l'aérodrome. En cours de vol, il est constaté avec horreur que l'épouse du mercenaire et son enfant, réfugiés à l'hôtel des Chutes, ont été oubliés dans la précipitation du départ.

La frontière angolaise est survolée à 16h00 et afin de prendre une marge de sécurité, le vol est prolongé

toestel zwaar beladen zal zijn. Fil NAETS lanceert nog een oproep naar Kinshasa waarop hij het bericht krijgt dat zijn boodschap werd doorgegeven aan de autoriteiten.

Om 11.50 uur begint de inscheping van de gekwetsten aan boord van de 9T-PKC, met bovendien : 16 leden van de FATAAC, zowel bemanningen als technici, een T-28 piloot van de FAC, een lid van het WIGMO van Columbiaanse nationaliteit, een Spaans geneesheer en de huurling belast met de controle. De gekwetsten zijn twee leden van het WIGMO, twee huurlingen, een Belg en een Fransman, en acht Katangezen. In totaal 34 personen! Van overlading gesproken.

Net voor het opstarten van de motoren voeren we nog een laatste inspectie uit in het toestel en oh!, verrassing, er bevinden zich valiezen in de toiletten niettegenstaande het formele order geen bagage mee te nemen. Zonder pardon worden ze buitengesmeten, ondanks vruchteloze protesten van de eigenaars die hun bezit willen beschermen. De bagage behoort toe aan enkele technici die, geterroriseerd door de vijandelijkheden, het hotel niet meer verlaten hadden!

Om 12.05 uur lijnt het toestel zich op, startbaan richting West en begint Roger VERBEECK op te stijgen met het overbeladen toestel; een mitrailleurvuurstoot raakt de buitenste brandstoftank aan de linkerkant, de brandstof spuit eruit maar gelukkig zijn er geen verdere vitale delen van het toestel geraakt. De stijgsnelheid bedraagt amper 200 voet/minuut omdat, naast de zware belading, de temperatuur buiten zeer hoog is, maar zeer spoedig bereiken we een laag stratus om ons te beschermen. Het spreekt vanzelf dat we niet meer kunnen landen in Punia, we vliegen rechtstreeks naar Portugalia in Angola. Als het toestel gestabiliseerd is op hoogte vraagt Gus JANSSENS, na ruggespraak met de bemanning, aan onze huurling cipier om de cockpit te verlaten om er een herstelling uit te voeren. Daar heeft hij geen oren naar, maar intussen heeft Mon DE RAUW een spanningsregelaar losgemaakt en toont hem aan de huurling. Het apparaat, dat normaal al een hoge temperatuur heeft, overtuigt de cipier die de cockpit verlaat. Daar wordt hij ontwapend zonder weerstand te bieden, maar vraagt ons hem niet over te leveren aan de autoriteiten van Kinshasa hetgeen wij absoluut niet van zin waren te doen.

Onze vlucht voert ons langs Kananga waar wij contact opnemen met de basis van Kamina en waar wij eventueel kunnen landen als de veiligheid van de bemanning en passagiers verzekerd kan worden. Op het ogenblik dat Jacques BEANKENS de HF zender aanzet, komt er een steekvlam uit het toestel, waarschijnlijk veroorzaakt door een kortsluiting in de elektrische leidingen als gevolg van de gevechten op het vliegveld. Tijdens de vlucht komen we met verbijstering tot de vaststelling dat we, in de haast van het vertrek, de echtgenote en het kind van de huurling vergeten zijn!

We overvliegen de grens van Angola om 16.00 uur en om een zekere veiligheidsmarge te hebben, verlengen we de vlucht met 50 minuten teneinde een militaire

durant 50 minutes, jusqu'à une base militaire que la documentation aéronautique désigne sous le nom de « Henrique di Carvalho » et qui indique une piste en latérite de 800 mètres. En réalité, c'est une base importante portugaise et la piste en béton, fait au moins 2500 mètres.

L'autorisation d'atterrissage est demandée ainsi que l'envoi d'une ambulance, en utilisant une fausse immatriculation belge. En attendant la réponse, l'avion tourne autour de l'aérodrome. Après quelques minutes, la tour de contrôle demande la raison de l'atterrissage et finalement à 17h00 le brave 9T-PKC est autorisé à se poser. En bout de piste, un officier portugais qui s'avère être le commandant de la base, s'enquiert encore une fois du but de la visite et grâce à Tonio FERNANDEZ dont l'espagnol est la langue maternelle, la situation lui est rapidement exposée.

L'avion doit stationner sur place et les occupants sont consignés à bord jusqu'à la tombée de la nuit. En attendant, le l'eau fraîche est donnée aux blessés. Ensuite, l'avion est poussé dans un hangar où ses marques congolaises sur le fuselage seront effacées plus tard. (*)

Des chambres et des repas sont offerts à tout le personnel qui demande comme dernière faveur, que l'ambassade belge à Luanda soit avisée afin que le nécessaire soit fait pour rassurer les familles en Belgique.

*Cet avion avec aux commandes Léon LIBERT, ancien de WIGMO et Jean-Pierre VAN DEN BERGHE, effectuera un peu plus tard une mission à Bukavu avec un chargement de munitions. L'appareil s'écrasera sur le terrain de golf qui avait été sommairement aménagé en piste d'atterrissage (600 m), le train n'ayant pas été verrouillé par oubli. L'épave sera dynamitée pour dégager la piste.

basis te bereiken, volgens de luchtvaartdocumentatie gekend als « Henrique di Carvalho » met een startbaanlengte van 800 meter. In werkelijkheid is het een belangrijke Portugese basis met een startbaan in beton van minstens 2500 meter. We vragen toestemming tot landen en bijstand van een ziekenwagen waarbij we een valse Belgische immatriculatie doorgeven. Terwijl we op toestemming wachten, draaien we rond het vliegveld. Na luttele minuten vraagt de controle de reden voor de landing en uiteindelijk wordt om 17.00 uur toelating verleend om met onze dappere 9T-PKC te landen. Aan het eind van de landingsbaan komt een Portugees officier op ons toe die later de commandant van de basis blijkt te zijn en zich nogmaals informeert naar de reden van ons bezoek. Het is dank zij Tonio FERNANDEZ die gebruik maakt van zijn moedertaal, het Spaans, dat de toestand snel wordt uitgelegd.

Het toestel moet ter plaatse blijven en we mogen het niet verlaten tot de avond valt. In afwachting wordt er vers water aan de gekwetsten gegeven. Vervolgens wordt het vliegtuig in een hangar geduwd waar later de Kongolese kentekens op de romp verwijderd worden (*)

Al het personeel krijgt kamers en een eetmaal en, als een laatste gunst, wordt de toestemming gevraagd de Belgische ambassade in Luanda te verwittigen teneinde de families in België te kunnen meedelen dat we in veiligheid zijn.

*Dit vliegtuig, bestuurd door Léon LIBERT, ancien van WIGMO, en Jean-Pierre VAN DEN BERGHE, zal een tijd later een zending naar Bukavu uitvoeren met een lading munitie. Tijdens de landing op het golfterrein, ingericht als landingsbaan (600 m), verongelukt het toestel als gevolg van een niet-vergrendeld landingsgestel. Het wrak wordt later opgeblazen om de baan vrij te maken.



LIBERT et l'épave du 9T-PKC à Bukavu
LIBERT en het wrak van de 9T-PKC in Bukavu

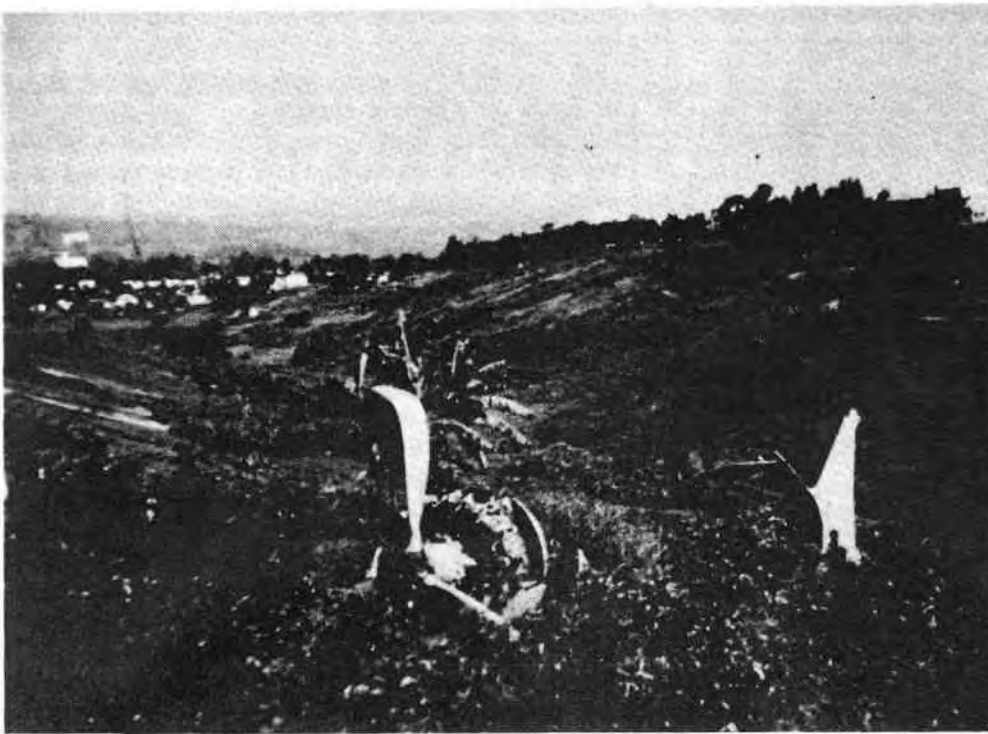
(Photo Libert via Sonck)

Jeudi 13 et vendredi 14 juillet

La Sûreté d'Etat portugaise interroge chacun mais avec tact, l'hospitalité des militaires est remarquable, les blessés ont été transportés à Luanda, l'accueil du commandant de base est particulièrement chaleureux. Nourriture, boissons sont généreusement offertes mais il est demandé de ne pas circuler dans la base et d'éviter tout contact avec la population locale.

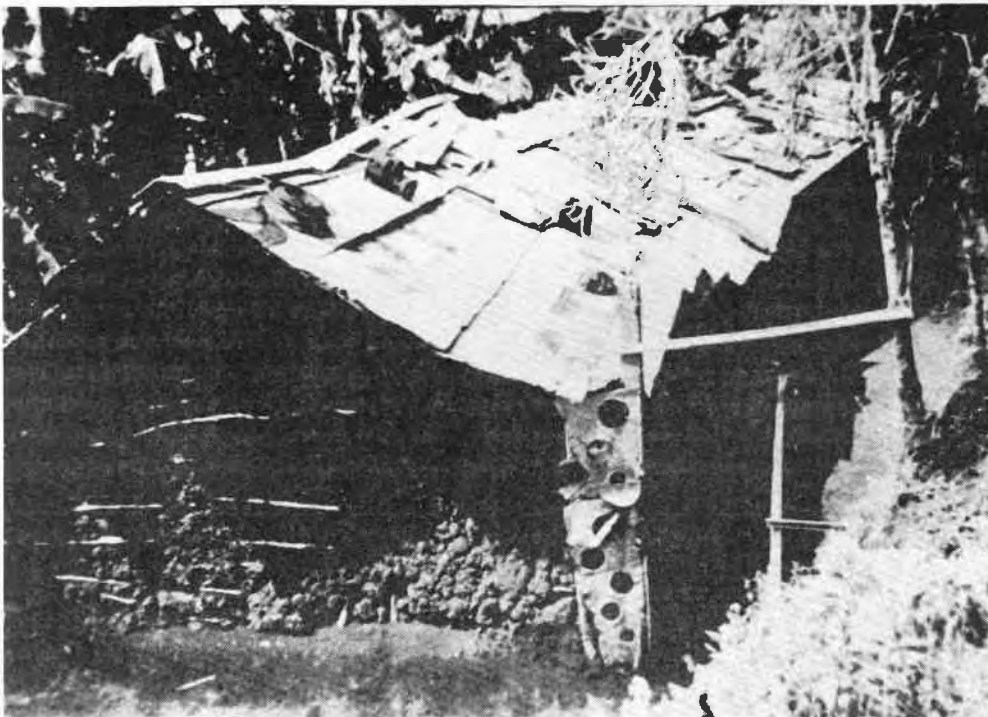
Donderdag 13 en vrijdag 14 juli

De Portugese Staatsveiligheid ondervraagt iedereen, maar met tact. De gastvrijheid van de militairen is opmerkelijk, de gekwetsten worden naar Luanda gebracht, de ontvangst door de basiscommandant is uitermate hartelijk. Voedsel en drank worden ons in overvloed aangeboden, maar er wordt ons gevraagd niet rond te lopen op de basis en elk contact met de lokale bevolking te vermijden.



**20 ans plus tard...
20 jaar later...**

*ce qu'il reste du 9T-PKC
wat overblijft van de 9T-PKC*



*l'aile a été récupérée pour
couvrir une hutte
de vleugel wordt gebruikt als
dak van een hut*

Photos VG via Sonck

Samedi 15 juillet

Dans l'après-midi, les membres du détachement sont priés de se tenir prêts pour leur transfert vers Luanda. On leur demande si ce transfert peut être effectué avec le 9T-PKC. L'avion n'est normalement pas en état de navigabilité et un refus poli est exprimé aux autorités de la base. Le transfert sera effectué en Nord-Atlas. Cet avion se pose vers 22h30 mais un petit problème technique repousse le décollage à 01h00 du matin.

Dimanche 16 juillet

Le Nord-Atlas touche la piste de l'aéroport de Luanda à 04h00 du matin. Le consul belge est sur place : il n'a appris la présence des militaires belges en Angola que

Zaterdag 15 juli

In de namiddag wordt het detachement gevraagd zich klaar te houden voor hun overbrenging naar Luanda. Men vraagt ons of dit mogelijk is met de 9T-PKC. Dit toestel is niet meer vliegwaardig en dat melden we zeer beleefd aan de autoriteiten van de basis. De vlucht zal per Nord-Atlas gebeuren. Dit toestel landt om 22.30 uur, maar een klein probleem verlaat het opstijgen tot 01.00 uur in de morgen.

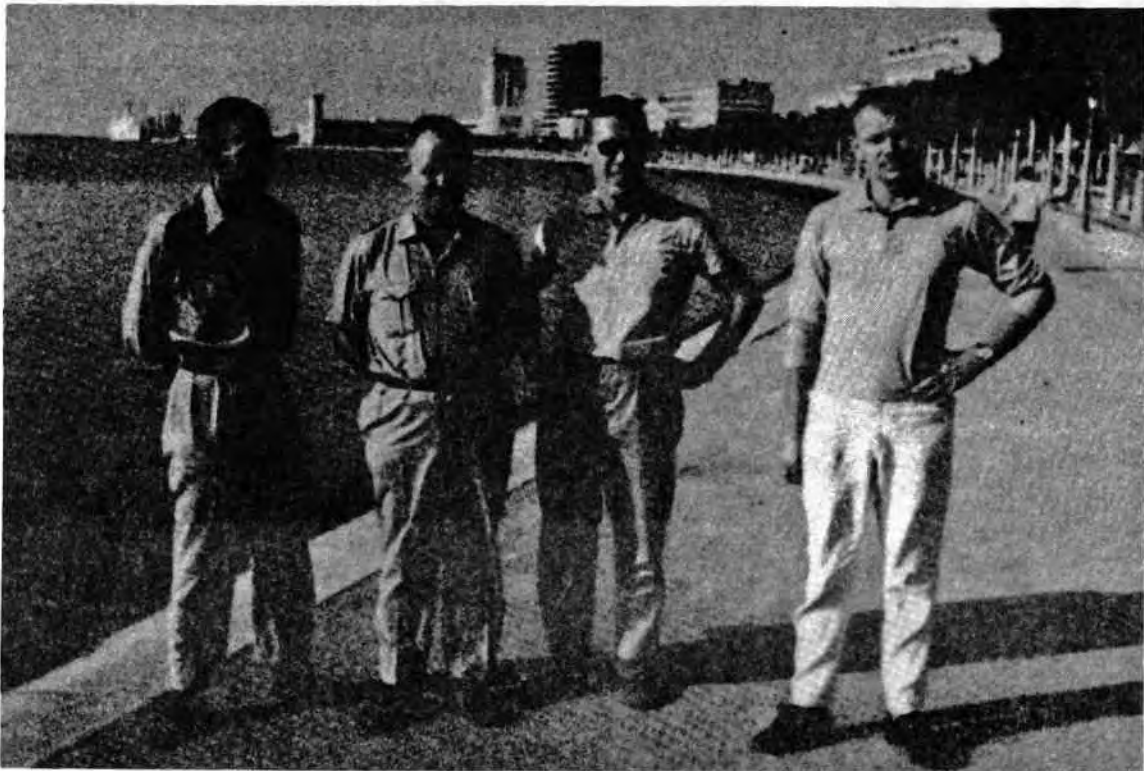
Zondag 16 juli

De Nord-Atlas landt om 04.00 uur 's morgens op het vliegveld van Luanda. De Belgische consul is ter plaatse: hij werd pas de vorige dag op de hoogte

gebracht van onze aanwezigheid in Angola. Leden van de Portugese veiligheid, die met ons zijn meegevlogen, hebben een onderhoud met hem. Er worden twee kamers voorbehouden in een hotel en we krijgen elk een voorschot in geld. De consul brengt het Ministerie van Buitenlandse Zaken in Brussel op de hoogte van onze aanwezigheid en neemt de nodige contacten op met de Portugese nationale luchtvaartmaatschappij TAP om plaatsen te reserveren in het eerstvolgend toestel. De plaatsen naar Lissabon zijn eerder beperkt omdat het in Portugal de jaarlijkse vakantie is. De repatriëring naar België gebeurt dan ook met mondjesmaat volgens de beschikbare plaatsen. De consul, die een buitengewone toewijding aan de dag legt, verwittigt ons 's avonds dat hij nog geen antwoord van Brussel ontvangen heeft.

la veille. Des membres de la Sûreté portugaise qui ont accompagné le vol, s'entretiennent avec lui. Des chambres ont été réservées dans un hôtel et une avance de fonds est allouée à chacun. Le consul a avisé le Ministère des Affaires étrangères à Bruxelles de la présence des Belges et a pris les contacts nécessaires avec la compagnie nationale portugaise TAP pour la réservation de places à bord des prochains avions. C'est la période des congés pour les Portugais établis en Angola et le nombre de sièges disponibles à bord des avions à destination de Lisbonne est très limité. Le rapatriement en Belgique via Lisbonne devra se faire en fonction des sièges disponibles.

Le soir, le consul dont le dévouement est exemplaire, vient signaler qu'il n'a pas encore reçu de réponse à son message adressé à Bruxelles.



L'équipage du / De bemanning van 9T-PKF à / te Luanda
De g. à dr. / van l naar r. : BEANKENS, A. JANSSENS, T. NAETS et/en E. LEMMENS

Maandag 17 juli

Het Ministerie van Buitenlandse Zaken in Brussel heeft nog steeds niets laten horen. Op het eind van de middag is de consul erin geslaagd 10 plaatsen aan boord van een TAP te krijgen die Luanda nog dezelfde avond moet verlaten. Morgen zijn er nog 4 plaatsen voorzien. Een repatriëeringslijst met drie groepen wordt aan de consul overhandigd. Aan het hoofd van elke groep staat een officier. Kapitein LENGLEZ is vrijwilliger om Luanda als laatste te verlaten.

Dinsdag 18 juli

Het Ministerie van Buitenlandse Zaken in Brussel heeft eindelijk teken van leven gegeven. Het gaat akkoord met de repatriëring via de TAP, maar we moeten allen een verklaring ondertekenen dat we de verplaatsingskosten zullen betalen indien er geen rechtvaardiging is voor de repatriëring door de

Lundi 17 juillet

Le ministère des Affaires étrangères à Bruxelles ne s'est toujours pas manifesté. En fin d'après-midi, le consul a obtenu deux sièges à bord de l'avion de la TAP qui quittera Luanda ce soir. Demain, quatre autres places sont prévues. Une liste de rapatriement comprenant trois groupes chapeautés chaque fois par un officier, est établie et confiée au consul. Le capitaine LENGLEZ se porte volontaire pour quitter Luanda en dernier lieu.

Mardi 18 juillet

Le ministère des Affaires étrangères s'est enfin manifesté. Il est d'accord pour un rapatriement via la TAP mais les rapatriés doivent signer une déclaration par laquelle ils s'engagent à rembourser les frais de voyage si la justification du rapatriement n'est pas reconnue par les autorités belges ! (Il est apparu par la suite que le chef d'Etat-major de la Force Aérienne

a du intervenir personnellement et fermement auprès de ce département pour que la situation soit prise en main).

Ce soir, en plus des 4 sièges prévus, deux autres pourraient être disponibles ; ils sont en « stand-by ». Grâce aux démarches du consul, six membres du détachement peuvent embarquer dans l'avion de Lisbonne.

Belgische autoriteiten! (Later zou blijken dat de stafchef van de Luchtmacht persoonlijk heeft ingegrepen bij dit departement om gevolg te geven aan deze situatie). Deze avond krijgen we, naast de 4 voorziene plaatsen, nog twee andere toegewezen; zij staan op «stand-by ». Dankzij de tussenkomst van de consul kunnen zes leden van het detachement aan boord gaan van het toestel voor Lissabon.



Les deux mécaniciens de bord à Luanda
De twee boordmechaniciens in Luanda
Gust JANSSENS (9T-PKF) gauche/links
Mon DE RAUW (9T-PKC) droite/rechts

Mercredi 19 juillet

Les deux derniers militaires de la Force Aérienne quittent Luanda ce soir. Le jeudi 20 juillet, le rapatriement se clôture quand la caravelle de la Sabena du vol Lisbonne-Bruxelles touche le sol à Zaventem en fin d'après-midi.

Woensdag 19 juli

De twee laatste militairen van de Luchtmacht verlaten Luanda vanavond. Donderdag 20 juli komt er een einde aan de evacuatie als de Caravelle van Sabena uit Lissabon in de namiddag op de luchthaven van Zaventem landt.

A BUKAVU

Lundi 3 juillet

L'équipage du C-47, 9T-PKI, composé du commandant Claude ROEKHAUT, pilote, du capitaine René MEYLEMANS, navigateur, de l'adjudant-chef Guy DEPAIRE, radio et de l'adjudant Willy TISON, mécanicien, est arrivé au Congo le 23 mai. Le 30 juin, il participe à Kinshasa au défilé aérien organisé pour les fêtes de l'indépendance et regagne Kamina le 1er juillet, via Kanaga et Mbuji-Mayi.

Le 3 juillet, il est envoyé pour trois semaines à Bukavu qu'il rejoint via Lubumbashi et Kalemie. C'est une mission normale de soutien logistique au profit des unités basées dans le nord-est du pays. L'essentiel des missions est le ravitaillement des unités en légumes frais.

Le chef-lieu de la province du Kivu n'a pas encore d'aérodrome en territoire propre. La ville est desservie par le terrain de Kamembe situé au Rwanda. La rivière Ruzizi sur laquelle a été jeté un pont étroit, forme la frontière entre les deux pays.

C'est «Freddy» un mercenaire qui est en charge des opérations «Passengers and Freight» pour les avions faisant escale à Kamembe.

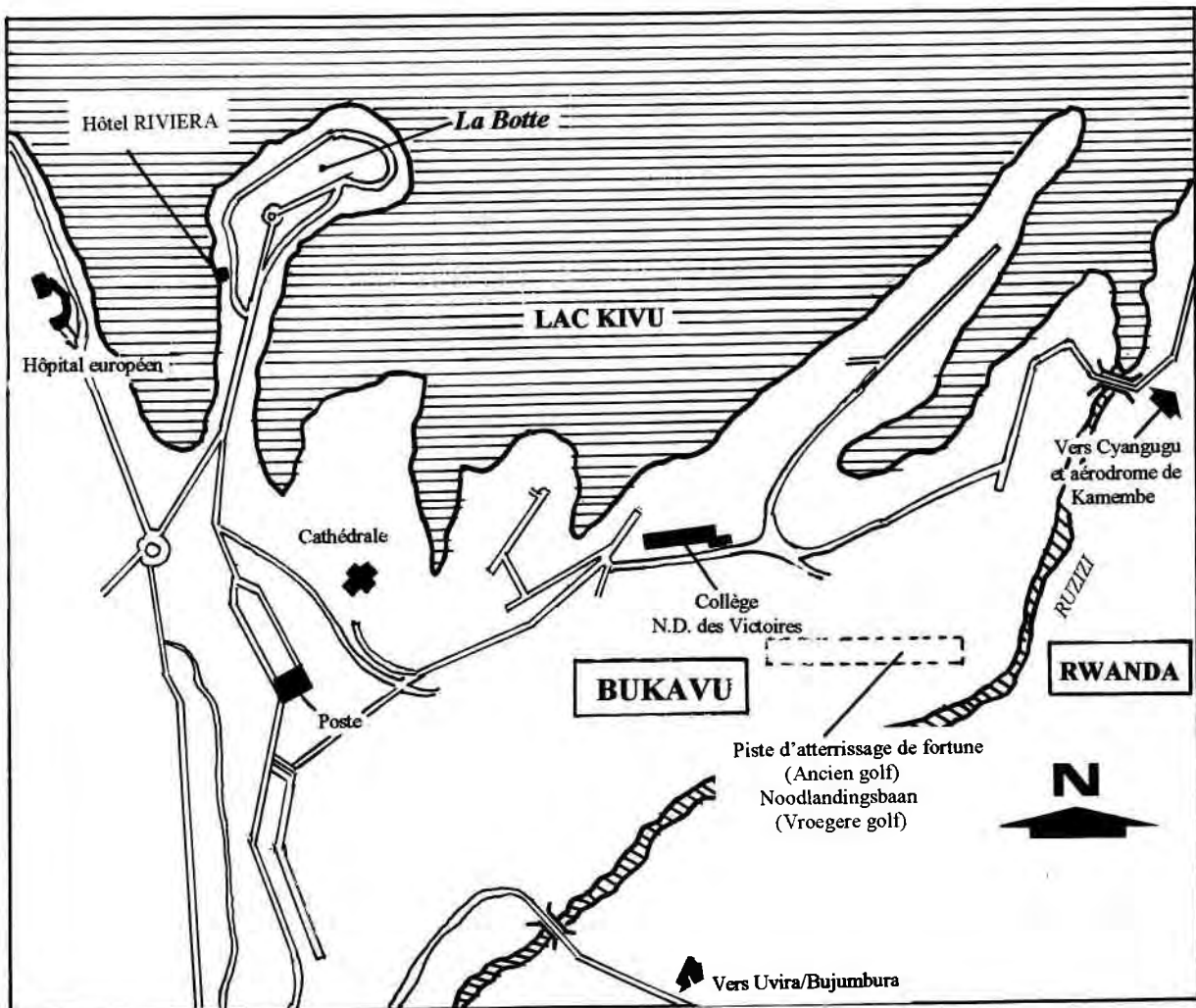
IN BUKAVU

Maandag 3 juli

De bemanning van de C-47 9T-PKI samengesteld uit commandant Claude ROEKHAUT, piloot, kapitein Rene MEYLEMANS, navigator, adjudant-chef Guy DEPAIRE, radio, en Willy TISON, mecanicien, kwam in Kongo aan op 23 mei. Op 30 juni neemt het toestel deel aan het luchtdefilé georganiseerd ter gelegenheid van de onafhankelijkheidsfeesten en vliegt op 1 juli terug naar Kamina, via Kananga en Mbuji-Mayi.

Op 3 juli wordt zij voor drie weken naar Bukavu gestuurd via Lubumbashi en Kalemie. Het is een gewone logistieke zending ten bate van de eenheden gebaseerd in het noordoosten van het land. Het merendeel van de zendingen bestaat uit het bevoorraden van de eenheden met verse groenten.

De hoofdplaats van de provincie Kivu beschikt nog niet over een vliegveld op zijn eigen grondgebied. De stad onderhoudt de verbinding via het terrein van Kamembe in Rwanda. De Ruzizi rivier, op dewelke een smalle brug ligt, vormt de grens tussen de twee landen. "Freddy", een huurling, is verantwoordelijk voor de operaties "Passengers and Freight" voor al de



Il a à sa disposition un véhicule «pick-up».

L'équipage prend ses quartiers à l'hôtel Riviera, dans la botte de la ville, langue de terre qui s'avance dans le lac Kivu. La température est clémente, les larges bractées colorées des bougainvillées et les capitules des fleurs blanches des lantanas décorent les avenues et les parcelles de la ville. L'endroit a été idyllique il y a quelques années. Un sous-officier de la FATAC est sur place en permanence pour assurer la liaison radio avec la base de Kamina.

Mardi 4 juillet

Kindu est la première destination du jour puis l'avion se rend à Goma pour y charger des légumes.

Mercredi 5 juillet

L'équipage est réveillé par des tirs mais la fusillade est de courte durée. Il apprend bientôt que la 3e Compagnie du 10e Commando, partie de Walikale et conduite par Raymond NOEL, a pris le contrôle du camp militaire Safo, base du 5e Groupement de l'ANC. Avec leurs coreligionnaires sur place, ils contrôlent la commune d'Ibanda, mais sans aller au-delà de la zone du collège des Jésuites ni du carrefour de la Kawa qui sépare la ville des communes indigènes. Normalement, NOEL doit être rejoint par des troupes commandées par NODYN, comprenant 20 européens et 200 noirs, mais DENARD, qui est leur chef, n'a pas transmis l'ordre de mouvement.

L'ANC s'est repliée dans les montagnes et contrôle la route menant au pont sur la Ruzizi, vers le Rwanda.

Jeudi 6 juillet

La journée est calme : l'équipage est dans l'expectative.

Vendredi 7 juillet

SCHRAMME signale sur les ondes de la radio qu'il a des difficultés à Kisangani. Ceci est interprété par RAYMOND comme un appel au secours. En conséquence, il réunit ses hommes et court rejoindre SCHRAMME en abandonnant la ville à l'ANC.

L'équipage est pris au piège et en l'absence d'instructions de Kamina et en ignorant totalement la situation à Kisangani, envisage trois options :

- Rester sur place mais en courant le risque d'être considéré comme mercenaire par l'ANC ;
 - Accompagner les mercenaires mais alors la compromission serait totale ;
 - Tenter de gagner le Rwanda via le lac ou la route.
- C'est la troisième option qui est choisie. Elle est d'ailleurs la plus logique mais il faudra emprunter la route car tous les bateaux ont disparu.

Le départ est fixé à 13h00 et l'équipage s'installe dans le véhicule « pick-up » de Freddy qui se met au volant.

toestellen die landen in Kamembe. Hij heeft hiervoor een voertuig van het type «pick-up» ter beschikking. De bemanning neemt zoals gebruikelijk haar intrek bij «poupette» in het hotel Riviera, in een uitloper van de stad, een landtong die zich uitstrekt in het Kivu meer. Er heerst een zachte temperatuur, brede gekleurde schutbladeren van bougainvillées versieren de lanen en percelen van de stad. Deze plaats was idyllisch, jaren geleden. Een onderofficier van de FATAC is bestendig ter plaatse om de radioverbinding met de basis van Kamina te verzekeren.

Dinsdag 4 juli

Vandaag is Kindu de eerste bestemming, vervolgens vliegt het toestel naar Goma om groenten te laden.

Woensdag 5 juli

De bemanning schiet wakker door kort maar hevig geweervuur. Men stelt hen weldra op de hoogte dat de 3de compagnie van het 10de Commando, vertrokken uit Walikale onder het bevel van Raymond NOEL, het militaire kamp van Safo heeft ingenomen, de basis van de 5e Groep van het ANC. Met hun geloofgenoten ter plaatse controleren zij de gemeente Ibanda zonder echter de zone van het Jezuietencollege te overschrijden, noch die van het kruispunt van de Kawa dat de stad scheidt van de Kongolese gemeenten. De troepen onder bevel van NODYN en bestaande uit 20 Europeanen en 200 zwarten, moeten zich normaal bij NOEL voegen, maar hun overste DENARD heeft het order niet doorgegeven.

Het ANC heeft zich teruggetrokken in de bergen en controleert de baan die naar de brug over de Ruzizi loopt, richting Rwanda.

Donderdag 6 juli

Een kalme dag; de bemanning wacht af.

Vrijdag 7 juli

SCHRAMME lanceert de radioboodschap dat er moeilijkheden zijn in Kisangani. Dit wordt door RAYMOND aanzien als een noodoproep. Als gevolg verzamelt hij zijn manen en vervoegt SCHRAMME; de stad laat hij over aan het ANC. De bemanning zit in de val en bij gebrek aan instructies van Kamina en, helemaal niet op de hoogte van de toestand in Kisangani, overweegt zij drie opties:

- Ter plaatse blijven met het risico als huurling aanzien te worden door het ANC;
- De huurlingen vergezellen, maar dan is het risico totaal;
- Pogen Rwanda te bereiken via het meer of langs de baan.

Het is de derde optie die gekozen wordt. Het is dan ook de meest logische, maar ze moeten wel langs de baan vermits er geen boten meer zijn.

Het vertrek wordt vastgesteld op 13.00 uur en de bemanning nestelt zich de «pick-up» van Freddy die

Claude ROEKHAUT est dans la cabine; Guy DEPAIRE est au milieu car il a l'habitude de la conduite du véhicule et pourrait reprendre le volant en cas de problème. René MEYLEMANS, Willy TISON et le sous-officier qui assure la vacation radio sont dans la benne.

Le véhicule gagne la route vers la Ruzizi à grande vitesse quand, 500 mètres avant le pont, surgit un poste de garde de l'ANC. Stupeur des militaires congolais qui ne réagissent pas immédiatement. Ce n'est qu'en franchissant le barrage que la fusillade éclate. Heureusement, personne n'est touché, le pont est proche mais le véhicule, malgré son élan, est arrêté net par une chaîne qui ferme l'accès au pont. Il faut abandonner le pick-up et les bagages et franchir le pont les jambes au cou car les Congolais, revenus de leur surprise, tiraillent vers le pont et les balles sifflent aux oreilles des évadés.

Le pont franchi, l'équipage se croit en sécurité à Cyangugu au Rwanda mais l'accueil des militaires rwandais est très réservé; ils veulent même renvoyer les fugitifs au Congo. Ce n'est qu'après avoir décliné leur identité et fait valoir leur statut de militaires belges en assistance technique, que les difficultés sont aplanies. L'équipage se rend alors à l'aérodrome de Kamenbe et Guy DEPAIRE établit un contact radio avec la base de Kamina pour demander des instructions. C'est manifestement une voix congolaise qui répond et qui enjoint à l'équipage de rejoindre la base. La demande que l'ordre soit confirmé par un officier belge reste sans réponse et l'équipage très méfiant, se résout alors à se placer sous la protection des autorités rwandaises.

Le transfert vers Kigali s'effectue par la route dans la nuit du 7 au 8 juillet, en compagnie d'un représentant de l'ambassade de Belgique. Ce sera l'une de ses rares interventions.

L'équipage est hébergé chez des amis de Guy DEPAIRE qui avancent l'argent nécessaire pour l'achat de vêtements.

Chaque jour, Claude ROEKHAUT et René MEYLEMANS se rendent à l'ambassade à la recherche d'instructions venant de Bruxelles. Plusieurs jours se passent mais rien ne se produit. Alors René MEYLEMANS prend l'initiative de téléphoner à la section Wing Operations du 15 Wing à Melsbroek qui, heureux d'apprendre que l'équipage est sain et sauf, met immédiatement tout en œuvre pour organiser son rapatriement et rassurer les familles restées sans nouvelles depuis bientôt quinze jours.

Le processus du rapatriement se met immédiatement en branle et le 15 juillet dans la soirée, les rescapés montent à bord du DC-10 de la Sabena à destination de Bruxelles.

C'est aussi pour eux le dénouement de l'aventure congolaise.

Le traquenard qui s'était refermé sur le personnel de la Force aérienne détaché au Congo dans le cadre de l'assistance technique connaissait une fin heureuse grâce notamment à l'esprit d'équipe qui anima les groupes tout au long des journées tragiques.

zich achter het stuur zet. Claude ROEKHAUT bevindt zich in de cabine; Guy DEPAIRE in het midden omdat hij ervaring heeft in het besturen van dit voertuig en het stuur in geval van nood kan overnemen. René MEYLEMANS, Willy TISON en de onderofficier die zich ontfermt over de radio zitten in de laadbak.

Het voertuig slaat met grote snelheid de weg naar Ruzizi in als plots, net voor de brug, een wachtpost van het ANC opduikt. Verstomming bij de Kongolese militairen die niet onmiddellijk reageren. Het is slechts bij het doorrijden aan de versperring dat geweervuur weerklinkt. Gelukkig wordt niemand geraakt, de brug is dichtbij, maar het voertuig wordt ondanks zijn snelheid tegengehouden door een ketting dwars over de weg gespannen. Het komt er nu op aan zo snel mogelijk het voertuig, en de valiezen, achter te laten en halsoverkop de brug over te steken, want de Kongolezen zijn van hun verrassing bekomen en schieten voluit richting brug waar de vluchtelingen de kogels om de oren vliegen. Eenmaal over de brug denkt de bemanning in veiligheid te zijn in Cyangugu, Rwanda, maar de ontvangst door de Rwandese militairen is maar koeltjes, zij willen hen zelfs terug naar Kongo sturen. Het is slechts na opgave van hun identiteit en met het statuut van Belgisch militair voor technische bijstand dat de moeilijkheden van de baan zijn. Vervolgens begeeft de bemanning zich naar het vliegveld van Kamembe waar Guy DEPAIRE contact opneemt met de basis van Kamina voor verdere instructies. Het blijkt een Kongolese stem te zijn die antwoordt en die het bevel geeft terug naar de basis te komen. De vraag of dit kan bevestigd worden door een Belgisch officier blijft achterwege en de bemanning, nu achterdochtig geworden, besluit bescherming te zoeken bij de Rwandese autoriteiten. De verplaatsing naar Kigali gebeurt langs de baan in de nacht van 7 op 8 juli begeleid door een vertegenwoordiger van de Belgische ambassade. Het zal één van haar weinige interventies zijn. De bemanning kan overnachten bij vrienden van Guy DEPAIRE die het nodige geld voorschieten om kledij aan te schaffen.

Elke dag begeven Claude ROEKHAUT en Rene MEYLEMANS zich naar de ambassade om te informeren of er al instructies zijn vanuit Brussel. Verschillende dagen gaan voorbij zonder nieuws. Dan neemt Rene MEYLEMANS het initiatief te telefoneren naar de Sectie Wing Ops van de 15 Wing in Melsbroek waar men verheugd is te vernemen dat de bemanning veilig en wel is. Zij zorgen er voor dat de families, reeds veertien dagen zonder nieuws, verwittigd worden en trachten de repatriëring te organiseren.

Dit komt snel in orde en op 15 juli 's avonds schepen de ontsnapt in aan boord van een DC-10 van Sabena met bestemming Brussel.

Dit was voor hen ook de ontknoping van dit Kongolese avontuur.

De valstrik voor het personeel van de Luchtmacht in Kongo, in het kader van de technische bijstand, kende dus een goede afloop vooral te danken aan de "team-spirit" die de moed er in hield tijdens deze tragische dagen.

Il faut souligner les qualités de leader et l'esprit d'initiative que quelques membres du détachement exercèrent au cours des moments les plus sombres de l'aventure sans lendemain déclenchée par les « affreux ».

Il ne faut pas oublier non plus le travail réalisé par les deux mécaniciens de bord à Kisangani qui inlassablement, avec grande conscience professionnelle, avec TENACITE et au mépris du danger, mirent tout en œuvre pour maintenir un avion en état de vol et ainsi, assurer la planche de salut à tout le détachement basé à Kisangani.

Ce récit a été réalisé grâce aux témoignages du colonel MEYLEMANS, du commandant HALLYN, du commandant NAETS, de l'adjudant-chef ROLOUX, de l'adjudant-chef VERBEECK, de l'adjudant DE RAUW, de l'adjudant-chef FERNANDEZ et de l'adjudant JANSSENS que je remercie très vivement.

La reconstitution chronologique des événements n'aurait pas été possible sans les journaux tenus par le commandant NAETS et l'adjudant-chef ROLOUX à qui je dois une reconnaissance particulière.

Crédit photos à Kisangani et à Luanda : Auguste JANSSENS.

We mogen de nadruk leggen op de leiderskwaliteiten en ondernemingsgeest die sommige leden van het detachement aan de dag legden tijdens de somberste ogenblikken van hun avontuur, ontketend door de «griezels».

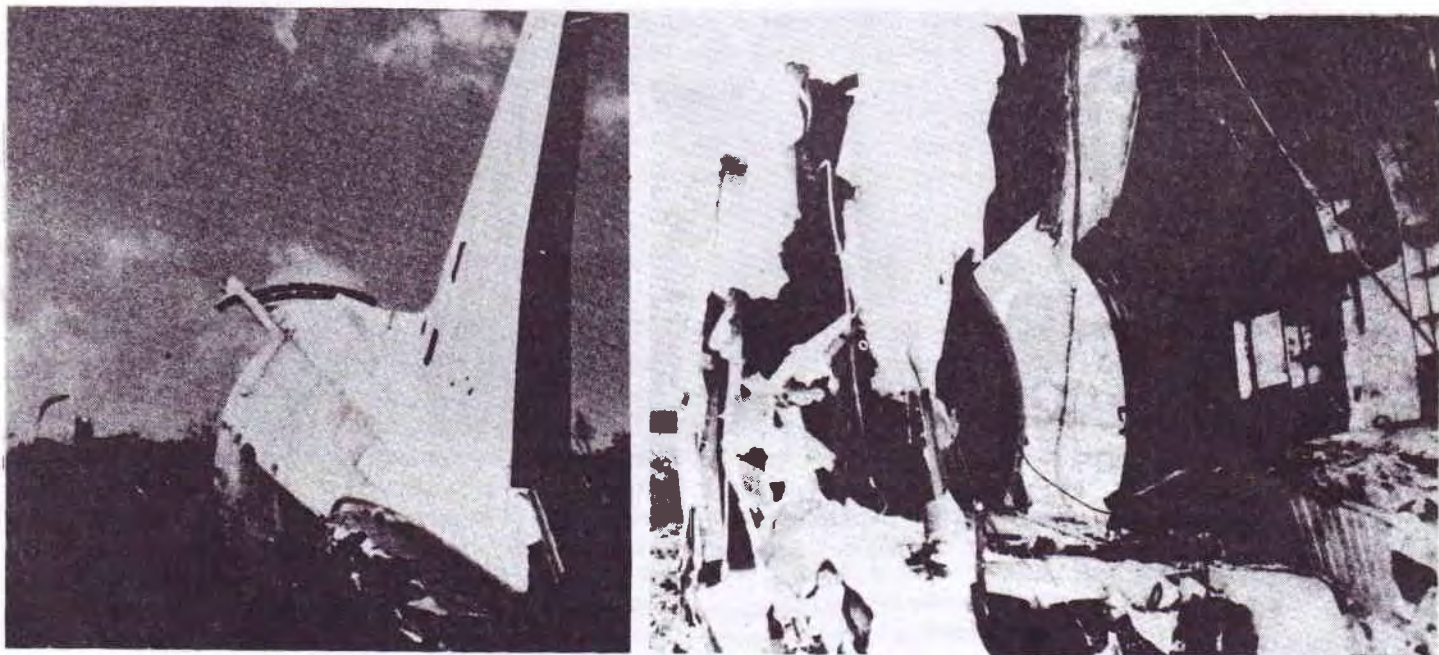
We mogen ook de volharding van de beide boordmechaniciens niet vergeten die, zonder ophouden, met grote professionele inzet, met 'TENACITY', in gevaarlijke omstandigheden, alles in het werk hebben gesteld om een toestel vliegwaardig te houden en die de basis hebben gelegd voor de redding van het ganse detachement gebaseerd in Kisangani.

Dit werk kon gerealiseerd worden dankzij de getuigenissen van kolonel MEYLEMANS, commandant HALLYN, commandant NAETS, adjudant-chef ROLOUX, adjudant-chef VERBEECK, adjudant-chef FERNANDEZ, adjudant DE RAUW en adjudant JANSSENS, die ik van harte dank.

De chronologische volgorde van de gebeurtenissen was slechts mogelijk dankzij het dagboek bijgehouden door commandant NAETS en adjudant-chef ROLOUX, waarvoor mijn speciale dank.

Foto's in Kisangani en in Luanda: Auguste JANSSENS.

Nederlandse vertaling: Jan GOVAERTS



Après son « crash-landing » à Bukavu, le 9T-PKC fut dynamité pour libérer la piste
Na zijn « crash-landing » in Bukavu, de 9T-PKC werd opgeblazend om de landingsbaan vrijmaken
Photo Libert via Sonck

Le général-major médecin Edgard EVRARD

Le Docteur EVRARD est décédé à Bruxelles le 1er juillet dernier. Grande figure de la Force Aérienne, il créa début 1947, alors qu'il était le chef du Service de santé de la Force Aérienne, un département qui allait porter quelques années plus tard, le nom de Centre de médecine aéronautique de la Force Aérienne. Pendant 30 ans, ce centre allait être dans une aile de la caserne Major Gêruzet à Etterbeek, le lieu de rencontre périodique entre le médecin et l'aviateur. Le 28 janvier 1977, ce centre s'installa dans des locaux flambants neufs du Quartier Roi Albert I à Evere-Nord et s'appeler dorénavant «centre de médecine aérospatiale Général Evrard». C'était un hommage bien mérité rendu à une personnalité de la Force Aérienne qui, jusqu'à sa retraite en 1970, consacra sa vie de médecin militaire aux différents problèmes physiologiques rencontrés par l'aviateur militaire.

Homme de science, le général-major médecin EVRARD participa à de nombreuses sociétés savantes belges et étrangères, entre autres : membre-fondateur de l'Académie internationale d'astronautique, membre de l'Advisory Group for Aerospace Research and Development de l'OTAN, de l'Aerospace Medical Association à Washington, de la Société française de médecine aéronautique et spatiale et président d'honneur du Comité international de médecine et pharmacie militaires.

Homme de lettres, le docteur EVRARD publia de nombreuses études et réflexions sur la médecine aérospatiale. Membre d'honneur des Vieilles Tiges de Belgique et fidèle participant à nos assemblées générales, il publia dans les bulletins N° 2, 3 et 4/96 un «Bref historique des réglementations et des critères appliqués aux aviateurs militaires belges» et dans le bulletin trimestriel N° 1/97, «Histoire de l'ultime vol du Fairey-Fox 0-80 – Les suites inattendues d'un saut en parachute, quand le siège éjectable n'existait pas».

A la suite de ce saut en parachute, les autorités médicales de l'époque lui demandèrent de rédiger un rapport pour décrire ses constatations médicales, son psychisme et son comportement durant les différentes phases du saut. Une copie de ce rapport fut adressée au Directeur du Physiological Research Laboratory du US Air Corps, le capitain Harry G. ARMSTRONG, à Wright Patterson Field, Ohio. Par retour de courrier, cet officier lui fit parvenir le «Caterpillar», une chenillette portée au-dessus de la poche gauche de la veste pour témoigner de la réussite d'un saut en parachute. En février 1952, le docteur EVRARD eut l'occasion de rencontrer à l'ambassade des Etats-Unis à Bruxelles le général ARMSTRONG qui était devenu le Surgeon General de l'USAF. Ce fut le début d'une longue et fructueuse amitié dont les retombées furent capitales pour le développement du Centre de médecine aéronautique de la Force Aérienne. Ainsi, elle permit d'envoyer immédiatement les premiers sous-officiers candidats techniciens en physiologie, suivirent leur formation aux Etats-Unis, en sautant les nombreux obstacles administratifs qui n'auraient pas manqué de se présenter. Le général ARMSTRONG s'intéressait beaucoup aux données scientifiques recueillies par le général EVRARD dans le cadre des examens périodiques d'aptitude médicale subits par le personnel navigant belge car, fruits d'une population relativement petite, elles lui permettaient de les transposer aux de PN de l'USAF dont le grand nombre ne permettait pas la même analyse. Leur amitié fut comme la plante qui doit résister aux sécheresses.

Le général-major médecin Edgard EVRARD est né à Obaix, commune du Hainaut, sur le canal Charleroi-Bruxelles, le 28 septembre 1911.

Après des humanités gréco-latines au collège Sainte-Gertrude à Nivelles, il s'inscrit comme étudiant en médecine à l'Université catholique de Louvain en septembre 1929. En 1930, il présente le concours d'admission à l'Ecole royale du Service de santé militaire où il se classe premier et poursuit ses études à l'université comme élève-médecin de 1930 à 1935. Il obtient le diplôme de docteur en

médecine avec distinction en juillet 1935.

En juin 1936, à sa sortie de l'Ecole d'application du Service de santé qui fait partie de l'Hôpital militaire de Bruxelles, il est désigné pour le Service de santé de l'Aéronautique militaire. Sa première affectation est l'Ecole de pilotage de Wevelgem où, à sa demande, il est admis dans le personnel navigant à titre d'observateur.

En octobre 1936, il est muté au Service de santé du 1er Régiment d'Aéronautique à Goetsenhoven. De mars 1939 à janvier 1940, il est attaché au laboratoire militaire

à Evere et participe avec le lieutenant médecin Jean STYNS à des expérimentations et études en caisson à dépression et en vol, relatives à l'hypoxie aiguë et chimique et à des tests de prototypes d'inhalateurs d'oxygène.

En février 1940, le lieutenant médecin EVRARD est désigné pour le 3ème Régiment d'Aéronautique à Evere, unité avec laquelle il participe à la Campagne de mai 1940.

De septembre 1940 à mai 1942, il est attaché à un hôpital de la Croix-Rouge de Belgique, puis à l'Office de renseignements et d'Aide aux familles de militaires.

Dès novembre 1940, le lieutenant médecin EVRARD s'affilie au premier mouvement clandestin des aviateurs tentant de rejoindre l'Angleterre et œuvre à l'organisation des filières qu'empruntent ses camarades aviateurs en direction de la France libre. A son tour, il quitte la Belgique le 6 juin 1942 à destination de l'Angleterre.

Arrêté en France à Toulouse, il est incarcéré au camp de Clarfont, près d'Auch. Il s'en évade après quelques jours et avec cinq aviateurs belges qu'il retrouve à Toulouse, il traverse les Pyrénées en trois nuits, entre Le Perthuis et Cerbère. Il parvient en Espagne le 23 juillet 1942. A nouveau arrêté près de Gérone le même jour, il est d'abord incarcéré pendant un mois successivement dans les prisons de Figueras, Barcelone et Saragosse, puis interné pendant 7 mois et demi au camp de concentration de Miranda de Ebro. Libéré par les autorités espagnoles, le docteur EVRARD gagne Lisbonne et parvient à Londres le 1er mai 1943.

Il est affecté à sa demande à la Section belge de la RAF, puis s'engage dans la Medical Branch de la Royal Air Force. Il suit l'instruction médico-militaire au RAF Medical Training Depot à Sidmouth, puis les cours de la RAF School of Hygiene and Tropical Diseases à Halton.

Il est désigné pour la base aérienne de Snitter Field, près de Stratford-on-Avon. Il y est d'abord médecin-adjoint, puis à partir du 1er août 1944, médecin, chef du Service de santé de cette base où se trouve la 118e Advanced Flying Unit (120 pilotes à l'entraînement avant d'être affectés au Bomber Command) et une unité d'instruction pour le personnel belge arrivant de Belgique (Belgian Training Unit).

Le 8 septembre 1944, il lui est enjoint de rejoindre Londres où il apprend qu'il est le médecin d'une RAF/Belgian Recruiting Mission. Celle-ci débarque à Bruxelles le 9 septembre et s'installe au N° 7 de la rue Bélliard pour enrôler les candidats élèves-pilotes, puis les autres classes de volontaires qui

désirent rejoindre la Section belge de la RAF.

Le 29 mai 1945, il est muté à Londres : il est attaché à l'Inspectorat de la Belgian Air Force, embryon de ce qui deviendra en octobre 1946, l'Etat-Major de la nouvelle Force Aérienne belge. A cette même date, il est promu Squadron-Leader (major) dans les cadres de la Medical Branch de la RAF.



A son retour en Belgique, le 1er mars 1946, le docteur EVRARD qui, à cette époque, est capitaine médecin dans le cadre hiérarchique belge, est désigné comme chef du Service de santé de la Force Aérienne, en voie de reconstitution. En 1949, il suit les cours de la licence de médecine tropicale à l'Institut de médecine tropicale à Anvers.

En septembre 1951, il est envoyé pendant quatre mois aux Etats-Unis pour un séjour de spécialisation en médecine aéronautique à l'USAF. D'abord à l'école de médecine aéronautique à Randolph (San Antonio, Texas), puis à l'Aero-Medical Laboratory de l'USAF à Wright Patterson Air Force Base (Dayton, Ohio).

Il continue à se spécialiser en médecine aéronautique et crée à la caserne Gêruzet à Etterbeek, le Centre de Médecine Aéronautique de la Force Aérienne. En janvier 1953, un caisson à dépression moderne de grande capacité y est installé.

Ce centre se développe grâce à l'envoi de jeunes médecins militaires en stage de formation

aux Etats-Unis, en Grande-Bretagne et en France. La création de l'OTAN a permis la mise sur pied d'organismes de recherches dans les diverses disciplines de l'aéronautique. C'est ainsi que se crée l'Advisory Group for Aerospace Research and Development (AGARD). Il comprend un sous groupe médical. Le docteur en fait partie dès sa fondation en 1952. Il en exerce la présidence à deux reprises, de 1956 à 1959 et de 1962 à 1964.

En 1957, il est désigné comme l'un des trois membres belges au Conseil des délégués nationaux de cette agence internationale de recherches dans les sciences aérospatiales.

Le 26 mars 1959, ayant été promu colonel médecin, il est attaché à la Direction générale du service de santé des Forces armées. Et en 1967, il assume les fonctions d'adjoint à l'Inspecteur général du Service de santé des Forces armées.

Il est nommé général-major médecin le 26 décembre 1964 et est muté alors à la Délégation permanente belge au Conseil de l'Atlantique-Nord à Paris, puis à Evreux.

Le 1er octobre 1968, il est nommé Inspecteur général du Service de santé des Forces armées et occupera cette fonction jusqu'à sa mise à la retraite par limite d'âge, le 1er octobre 1970.

Immédiatement après son passage à la vie civile, le docteur EVRARD est entré à l'Agence européenne du contrôle de la circulation aérienne (Eurocontrol), dont le siège de la direction se trouve à Bruxelles. Il y crée le service médical et le dirige jusqu'en 1981. Pendant cette période, conformément à ses attributions, il procède au recrutement et au contrôle périodique médical des contrôleurs européens de la navigation aérienne pour les centres de contrôle de Beek (Maastricht), de Karlsruhe (RFA) et de Brétigny-sur-Orge (France).

En 1976, avec le professeur Pierre RYLANDT de l'Université libre de Bruxelles, il crée le

groupe de contact de biologie et médecine de l'aviation et de l'espace, relevant du fonds national de la recherche scientifique. Ce groupe de contact organise un cours inter-universitaire de médecine aéronautique que le docteur EVRARD dirige de 1977 à 1986. Enfin, depuis 1985, le docteur EVRARD préside la Commission

médicale de recours, chambre française, en matière d'aptitude médicale pour l'octroi et l'exercice des licences de vol du personnel navigant de l'aéronautique civile

Consacrant ses loisirs à l'histoire de la médecine, le docteur EVRARD fut l'un des vice-présidents de la Société belge

d'histoire de la médecine.

Sa dernière œuvre est :

« Le chemin des évadés belges vers la Grande-Bretagne durant la deuxième guerre mondiale – Péripéties d'une traversée des Pyrénées en 1942 ».

Le général-major médecin Edgard EVRARD était détenteur de nombreuses distinctions honorifiques belges et étrangères.



IL Y A 69 ANS, EN 1930

Chez nous :

- ◆ Le 7 septembre, les capitaines Omer VANDERLINDEN et Robert FABRY s'envolent d'Evere à bord du Bréguet XIX "Reine Elisabeth" qui avait servi à Georges MEDAETS et Jean VERHAEGEN en 1926, pour réaliser une liaison aller-retour Belgique-Congo la plus courte possible. Ils se posent à Léopoldville le 15 décembre, soit exactement 8 jours, 9 heures et 25 minutes après avoir quitté Bruxelles. C'était gagné ! Mais l'équipage mettra trois mois pour rejoindre Bruxelles, le moteur rendit l'âme après le décollage de Fort Lamy et il fallut attendre un nouveau moteur qui arriva par bateau puis par la route !
- ◆ Ce même jour, naissait un petit prince à la Cour de Belgique. Il portera le nom de BAUDOIN. L'événement est salué par cent et un coups de canon.
- ◆ L'institut belge de radiodiffusion est porté sur les fonts baptismaux. Les émissions seront reçues grâce au « poste » de 17 à 22 heures (sans publicité commerciale !).

Chez nos voisins français :

- ◆ Jean MERMOZ vient de réaliser la première liaison aéro postale au-dessus de l'Atlantique Sud. D'un bond, son hydravion a relié le Sénégal au Brésil, avant de filer droit sur Buenos Aires.
- ◆ COSTES et BELLONTE refont le coup de Lindbergh, trois ans après, mais dans le sens Est-Ouest. Leur avion le *Point d'interrogation* se pose sur la Grosse pomme après 37h18 de vol.

IN 1930, 69 JAAR GELEDEN

Bij ons:

- ◆ Op 7 september zijn kapiteins Omer VANDERLINDEN en Robert FABRY opgestegen vanuit Evere aan boord van de Breguet XIX Koningin Elisabeth, waarmee in 1926 Georges MEDAETS en JEAN VERHAEGEN ook gevlogen hebben, om in de zo kortst mogelijk tijd de op- en af verbinding tussen België en Kongo te verwezenlijken. Ze landden in Leopoldstad op 15 december, exact 8 dagen, 9 uren en 25 minuten na het opstijgen in Brussel. Het was gewonnen! Maar de bemanning had drie maanden nodig om terug te keren naar Brussel. Na het opstijgen in Fort Lamy kregen ze af te rekenen met motorpech. Een nieuwe motor kwam toe met de boot en langs de weg!
- ◆ Dezelfde dag werd aan het Belgisch Hof een prins gekomen. Zijn naam was BOUDEWIJN. Dit werd gevierd met honderd en een kanonschoten.
- ◆ Het Belgisch instituut voor radio-uitzendingen werd geboren. De uitzendingen werden ontvangen dankzij «de post » van 17 tot 22 uur (zonder commerciële publiciteit!)

Bij onze franse burens:

- ◆ Jean MERMOZ heeft de eerste luchtpost-verbinding verwezenlijkt boven de Zuidelijke Atlantische oceaan. In één trek is hij met zijn watervliegtuig vanuit Senegal naar Brazilië gevlogen om te landen in Buenos Aires.
- ◆ COSTES en BELLONTE herhalen de vlucht van LINDBERGH, drie jaar later maar vanuit het oosten naar het westen. Hun vliegtuig *le Point d'interrogation* landt in «la Grosse pomme » na 37h18 vlucht.

The Gloster «Meteor»

By Alfred PRICE and Jeff ETHELL

Un météore traverse l'atmosphère à une vitesse considérable, et disparaît en un instant. Le « Meteor » était loin d'être le plus rapide, mais sa carrière a duré très longtemps !

Le Gloster « Meteor » fut le premier avion à réaction en service dans la Royal Air Force, et le seul avion à réaction allié à combattre pendant la Deuxième Guerre mondiale. Comme dans le cas du Me 262, entre autres, et pour les mêmes raisons, le développement du chasseur britannique progressa par à-coups. Comme dans le cas de l'avion allemand, on crut avec un optimisme exagéré qu'on disposerait à brève échéance d'un chasseur à hautes performances. Mais à la mise en œuvre, surgirent les mêmes inévitables problèmes quand il fallut construire des moteurs bons pour le vol capables de donner avec fiabilité les performances attendues.

A l'été de 1940, l'Air Ministry était parfaitement informé du potentiel des nouveaux turboréacteurs qui étaient essayés au banc en Grande Bretagne. La construction du Whittle W-1, premier turboréacteur léger britannique destiné à être installé dans l'avion expérimental Gloster E-28/39, était bien avancée.

Il avait aussi été proposé de construire le plus gros et plus puissant moteur W-2 comportant plusieurs des améliorations apparues nécessaires lors de la conception du précédent. Dans ce contexte, la société Gloster Aircraft fut invitée par l'Air Ministry à soumettre un avant-projet de chasseur motorisé par le W-2.

Lorsque l'ingénieur en chef de Gloster, George Carter eut connaissance des détails des performances du premier turboréacteur, il en déduisit qu'il en faudrait deux pour fournir la puissance nécessaire à la propulsion du nouveau chasseur. C'est pourquoi son projet fut élaboré autour d'une formule de bimoteur presque classique, avec l'empennage horizontal haut placé, bien éloigné du flux des gaz chauds, une voilure de la surface généreuse de 35 m² pour garantir une bonne manœuvrabilité à haute altitude, et un train tricycle inhabituel sur un avion britannique à l'époque. Le nouveau chasseur fut désigné G-41.

A la fin de septembre 1940, tandis que la bataille d'Angleterre touchait à sa fin dans les cieux londoniens, Carter soumit le dossier du G-41 au ministère. La fiche-programme F-9/40 fut rédigée à partir de ce projet et, au tout début de l'année suivante, Gloster bénéficia d'un contrat pour construire 12 prototypes de chasseur à réaction et fabriquer l'outillage afin de produire 80 exemplaires de série par

Een meteor doorkruist de atmosfeer met een aanzienlijke snelheid en verdwijnt dan plots. De « Meteor » was weliswaar niet de snelste maar hij kende een heel lange loopbaan !

De Gloster « Meteor » was het eerste straalvliegtuig in dienst van de Royal Air Force en het enige geallieerde straalvliegtuig dat gedurende de Tweede Wereldoorlog in de lucht optrad. Zoals onder meer ook voor de Me262, en om dezelfde redenen, verliep de ontwikkeling van de Britse jager niet vlot. Zoals bij het Duitse toestel dacht men met overdreven optimisme dat men weldra over een jachtvliegtuig met groot prestatievermogen zou kunnen beschikken. Maar bij het opstarten rezen dezelfde onvermijdelijke problemen, wanneer het ging om de constructie van motoren, goed voor vlucht en in staat de verwachte prestaties met grote bedrijfszekerheid te leveren.

In de zomer van 1940 was het Air Ministry perfect op de hoogte van het potentieel van de nieuwe turboreactoren, die in Groot-Brittannië op de bank uitgetest werden. De bouw van de Whittle W-1, eerste Britse lichte turboreactor bestemd voor het experimentele vliegtuig Gloster E-28/39, schoot goed op. Er werd ook voorgesteld, de zwaardere en krachtige W-22 motor te bouwen met verschillende verbeteringen, die bij het concept van de vorige nodig bleken. Daarom werd de maatschappij Gloster Aircraft door het Air Ministry verzocht, een voorontwerp van een met de W-2 motor uitgerust jachtvliegtuig in te dienen. Toen de hoofdingenieur van Gloster, Georges Carter, kennis kreeg van de prestatiedetails van de eerste turboreactor, leidde hij daaruit af dat men er twee moest hebben om voldoende stuwkracht te bezorgen aan de nieuwe jager. Dat was de reden waarom zijn ontwerp uitging van een bijna klassieke tweemotorenformule, met hooggeplaatst horizontaal hoogteroe, ver uit de stroom van de warme gassen, een draagvlak met een ruime oppervlakte van 35 m² om goede hanteerbaarheid op grote hoogte te garanderen en een driewielig landingstel, ongebruikelijk op een Brits vliegtuig van die tijd. De nieuwe jager kreeg de naam G-41.

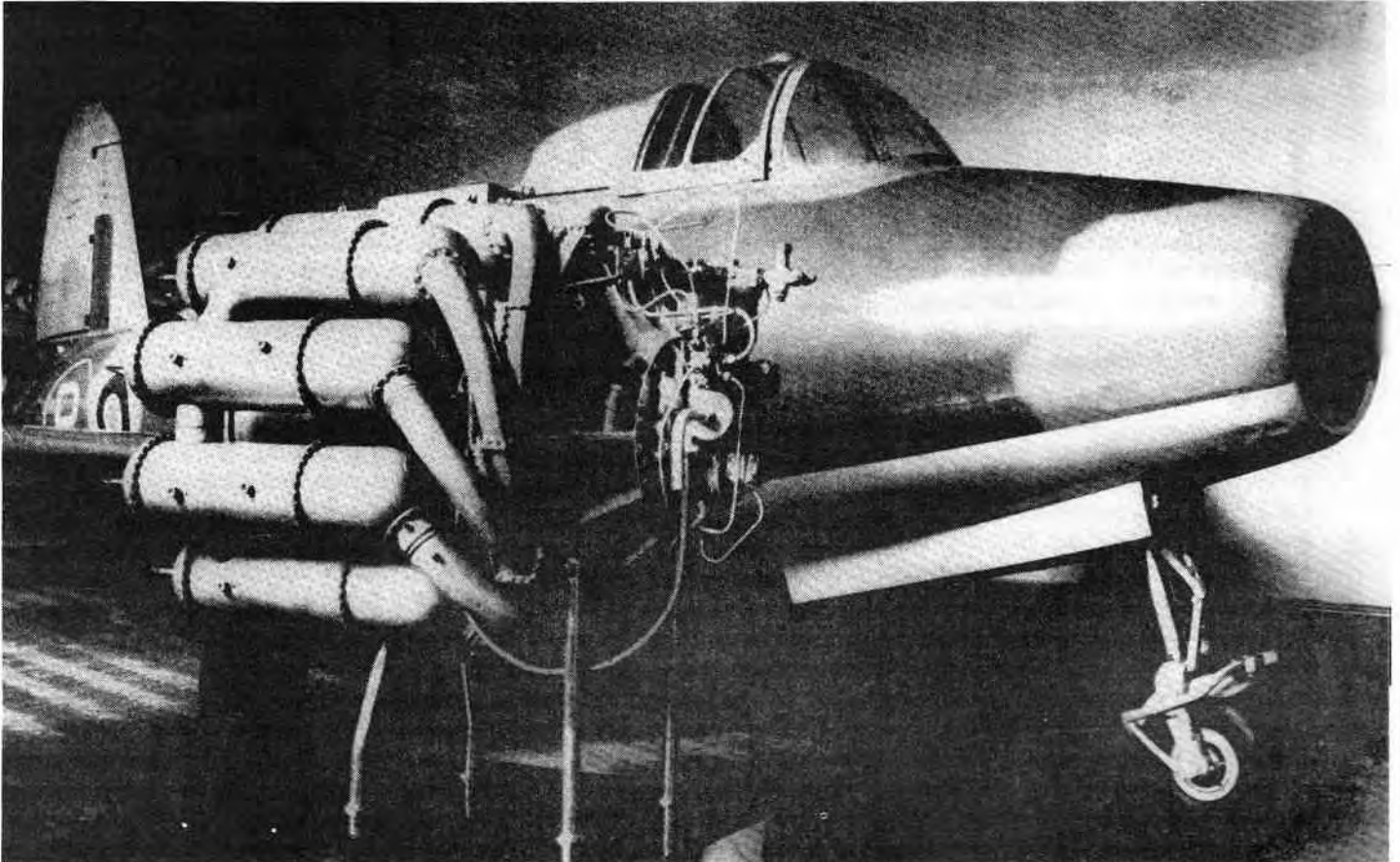
Eind september 1940, toen de Slag om Engeland in de Londense lucht bijna ten einde liep, kon Carter het G-41 dossier bij het ministerie indienen. Op basis van dit ontwerp werd het programma F-9/40 uitgewerkt en helemaal in het begin van het daaropvolgende jaar kreeg Gloster een contract om 12 straaljagerprototypes te bouwen en ook de werktuigen te maken om 80 serietoestellen per maand te produceren.

mois. Le chasseur devait à l'origine emporter six canons de 20 mm, mais cette spécification fut ensuite ramenée à quatre.

En septembre 1941, le G-41 fut officiellement « Thunderbolt » et l'Air Ministry en commanda 20 exemplaires de série en sus des 12 prototypes. Au début de 1942, après qu'il fut annoncé que le nouveau Republic P-47 de l'US Army Air Force avait également reçu ce nom, le chasseur à réaction britannique fut rebaptisé « Meteor ».

Oorspronkelijk was voorzien dat de jager zes 20 mm kanonnen zou meevoeren maar deze specificatie werd nadien tot vier teruggebracht.

In september 1941 werd de G-41 officieel herdoopt tot «Thunderbolt» en het Air Ministry bestelde 20 serietoestellen, naast de 12 prototypes. Begin 1942 werd aangekondigd, dat de nieuwe Republic P-47 van de US Army Air Force ook die naam had gekregen, en zo kreeg de Britse straaljager als nieuwe doopnaam «Meteor».



Prototype Gloster F.8/39 – Moteur/Motor White W.1.

A l'été de 1942, le premier prototype du « Meteor » était prêt pour les essais en vol sur la piste de 2700 m de Newmarket Heath. Comme tous les premiers turboréacteurs, les premiers moteurs Rover W-2B certifiés pour le vol avaient une puissance strictement limitée ; ceux qui furent montés sur le « Meteor » produisaient chacun 450 maigres kilos de poussée. Le 10 juillet, le Flight Lieutenant Gerry Sayer, chef-pilote d'essais de Gloster, fit quitter le sol au prototype du Meteor au cours d'un saut de puce. Il était parfaitement évident que le chasseur manquait de puissance pour s'élever en toute sécurité. Pour cette raison, Sayer recommanda ensuite que le premier vol soit reporté jusqu'à ce que l'avion soit muni de moteurs plus puissants.

Les problèmes du W-2B ne devaient être résolus ni rapidement ni facilement, et le programme du Meteor fut suspendu en attendant les indispensables moteurs.

In de zomer van 1942 was het eerste « Meteor » prototype klaar voor de testen in vlucht op de 2700 meter lange baan van Newmarket Heath. Zoals alle eerste turboreactoren hadden de eerste goedgekeurde Rover W-2B motoren een strikt beperkt vermogen; de motoren die op de « Meteor » gemonteerd werden produceerden elk 450 magere kilootjes stuwkracht. Op 10 juli liet Flight Lieutenant Gerry Sayer, hoofdtestpiloot van Gloster, het Meteor-prototype een muggensprong uitvoeren. Het bleek absoluut duidelijk dat de jager kracht miste om zich veilig hoger in de lucht te hijsen. Daarom gaf Sayer nadien als aanbeveling, de eerste vlucht uit te stellen tot het vliegtuig met sterkere motoren uitgerust was.

De problemen van de W-2B konden noch snel, noch gemakkelijk opgelost worden en het programma van de Meteor werd opgeschort, in afwachting van de onontbeerlijke motoren.

Heureusement d'autres sociétés mettaient au point d'autres turboréacteurs à cette époque et au début de 1943, le Halford H-1 (plus tard redésigné De Havilland « Goblin ») fut qualifié pour le vol. Ce nouveau moteur fournissait 630 kilos de poussée, et 810 en urgence. Poussé par deux H-1, Michael Daunt fit décoller le cinquième prototype à Cranwell le 5 mars, pour le premier vol véritable du « Meteor ».

Gelukkig waren er nog andere maatschappijen die aan andere turboreactoren werkten en begin 1943 kreeg de Halford H-1 (later aangeduid als De Havilland « Goblin ») toelating voor de vlucht. Deze nieuwe motor leverde 650 kilo stuwkracht en 810 in geval van nood. Op 5 maart bracht Michael Daunt het vijfde prototype met voortstuwing door twee H-1 Cranwell in de lucht, voor de eerste echte vlucht van de « Meteor ».



Un « Meteor » Mk.III. au Squadron 616 à Melsbroek en janvier 1945. Peint en blanc pour améliorer son identification.
Een « Meteor » Mk.III. van Squadron 616 in Melsbroek in januari 1945. In het wit geschilderd om zijn identificatie te verbeteren.

Huit des 12 prototypes du Meteor qui furent construits et volèrent – les quatre derniers étant abandonnés – furent propulsés par divers types de moteurs dont le Halford H-1, le Metrovic F-2 et les Whittle W-2/500, W-2B/23 et W-2B/37 construits par Rover mais repris par Rolls Royce au début de 1943. Hormis le Metrovic qui avait un compresseur axial, tous avaient un compresseur centrifuge.

Au début de 1943, le ministère de la Production aéronautique établit une série de courbes pour comparer les performances des deux meilleures versions de Meteor envisagées pour 1944, propulsées respectivement par des H-1 et des W-2/500, et de la plus récente version du Spitfire prévue pour apparaître à la même époque. Les courbes montrèrent que si l'avantage du chasseur à réaction était net en vitesse maximale à basse comme à haute altitude, il était dans ce dernier cas, grandement amoindri par un taux de montée inférieur. Par ailleurs, la consommation des premiers turboréacteurs, considérablement supérieure à celle des moteurs à pistons équivalents, signifiait que le rayon d'action des chasseurs à réaction serait relativement court. La seule mission où le Meteor pouvait sembler meilleur que les chasseurs à moteur à pistons était, dans le cadre de la défense aérienne du territoire, l'interception diurne à très basses et très hautes altitudes.

Acht van de 12 Meteor prototypes die gebouwd werden en ook vlogen – de laatste vier werden opgegeven – werden voortgestuwd door verschillende motortypes, waarbij de Halford H-1, de Metrovic F-2 en de Whittle W-2/500, W-2B23 en W-2B/37, gebouwd door Rover, maar begin 1943 overgenomen door Rolls Royce. Behalve de Metrovic, die een axiale compressor had, hadden ze allemaal een centrifugale compressor.

Begin 1943 tekende het ministerie van de Luchtvaartproductie een reeks lijnen en krommen uit voor vergelijking van de prestaties van de twee beste Meteor-varianten die voor 1944 in overweging genomen werden, respectievelijk voortgestuwd door de H-1 en de W-2/500, met deze van de meest recente Spitfire-versie die voor hetzelfde tijdstip voorzien was. Deze vergelijkingskrommen toonden aan het voordeel van de straaljager duidelijk was bij maximumsnelheid, zowel op lage als grote hoogte, maar in dit laatste geval was hij toch benadeeld door een kleiner stijgvormogen. Trouwens, het verbruik van de eerste turboreactoren, dat aanzienlijk hoger was dan dat van de gelijkwaardige zuigermotoren, betekende dat de actieradius van straaljagers relatief beperkt zou zijn. De enige opdracht waar de Meteor beter leek dan de jachtvliegtuigen met zuigermotor, was de onderschepping bij dag in het kader van de luchtverdediging van het grondgebied, op zeer lage en zeer grote hoogte,

Le Gloster Meteor à la Force Aérienne belge

Le gouvernement belge passa commande le 12 mars 1948 de 48 Meteor Mk 4 en Grande-Bretagne pour équiper le 1 Wing de Beauvechain. Le premier vol à la 349e escadrille eut lieu le 15 mai 1949 et, à la 350e, le 25 juillet 1949. Ces Meteor étaient immatriculés de EF-1 à EF-48.

Il y eut une seconde commande de 240 appareils Mk.8 dont le premier appareil fut livré à Beauvechain en juillet 1951 (C/n AF-7001). Cette commande fut divisée en deux tranches. La première comprit 145 appareils construits sous licence par Fokker qui révisa en même temps 5 appareils provenant de la RAF. A partir du 151ème, l'usine Fairey à Gosselies assembla 30 avions au départ d'éléments fabriqués par Fokker (EG-151 à EG-180).

La seconde tranche comprit 23 avions venant des stocks de la RAF (EG-201 à EG-203) et le solde, soit 37 appareils fut assemblé par Fairey à Gosselies avec des éléments livrés par Gloster.

Le Meteor Mk.8 était équipé d'un moteur plus puissant et d'un siège éjectable Martin-Baker Mk-2E.

La Belgique commanda également 43 exemplaires de la version biplace du Meteor Mk.7. Trois avions furent livrés directement par l'usine (ED-1 à ED-3). Neuf avions vinrent des stocks de la RAF (ED-4 à ED-12); 20 Mk 4 furent modifiés en Mk.7 par Fairey (ED-13 à ED-32) dont cinq reçurent l'empennage du Mk.8 (ED-28 à ED-32) et furent identifiés Mk.7/8. Les Meteor biplaces Mk.7 finirent leur carrière à l'escadrille PSV en 1959.

Enfin, le gouvernement belge commanda 24 Meteor NF-11 pour remplacer les Mosquito chasseurs de nuit. Ils furent construits par l'usine Armstrong Whitworth. La première série de 12 appareils fut livrée à la 11e escadrille durant le second semestre de 1952 et le solde, à la 10e escadrille, au printemps 1956.

Les 1er, 5ème, 7ème, 9ème et 13ème Wing de la Force Aérienne furent équipés de Meteor.

De Gloster Meteor van de Belgische Luchtmacht

De Belgische regering bestelde op 12 maart 1948 in Groot-Brittannië 48 Meteor Mk.4 om er de 1ste Wing van Beauvechain mee uit te rusten. De eerste vlucht in het 349ste smaldeel werd uitgevoerd op 15 mei 1949 en in het 350ste smaldeel op 25 juli 1949. Deze Meteors werden van EF-1 tot EF-48 ingeschreven.

Er werd een volgende bestelling van 240 toestellen Mk.8 gedaan en het eerste vliegtuig werd in Beauvechain geleverd in juli 1951 (c/n AF-7001) Deze bestelling werd in twee reeks verdeeld. De eerste bestond uit 145, onder licentie gebouwde, toestellen bij Fokker die eveneens 5 toestellen van de RAF renoveerde.

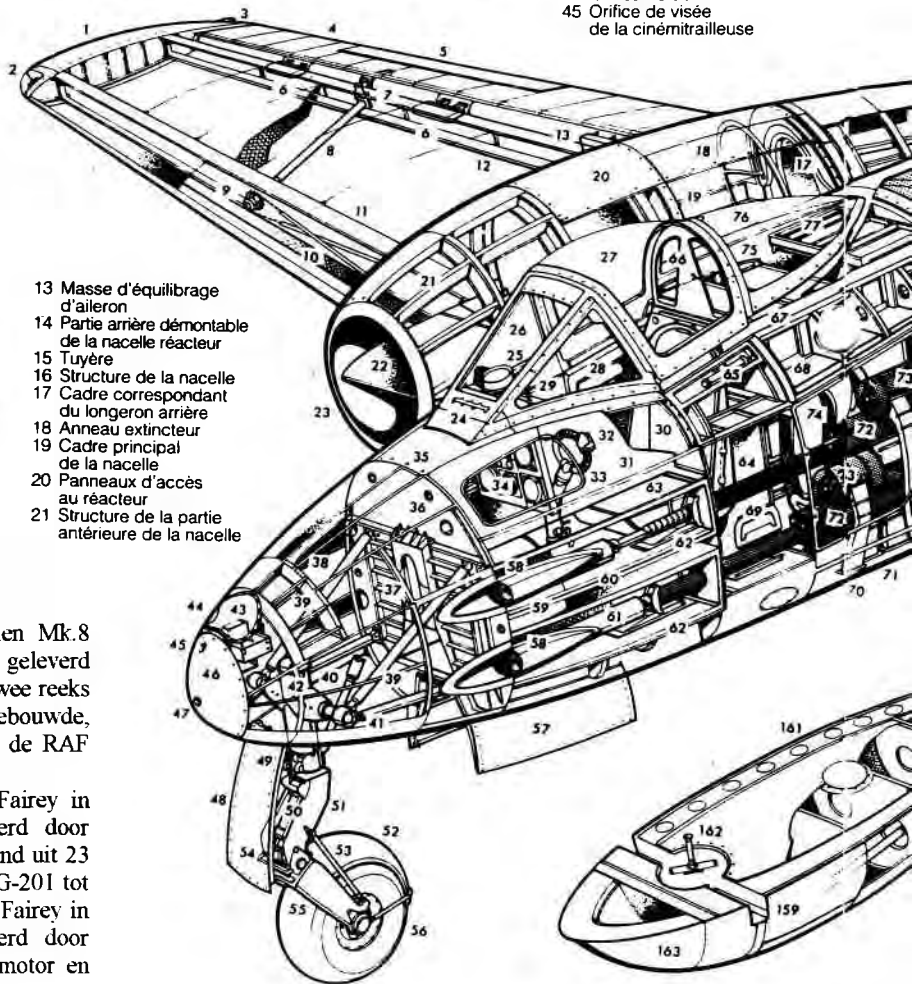
Vanaf het 151ste werden er 30 vliegtuigen door Fairey in Gosselies in elkaar gezet met onderdelen geleverd door Fokker (EG-151 tot EG-180). De tweede reeks bestond uit 23 toestellen genomen uit een voorraad van de RAF (EG-201 tot EG-223) en het saldo van 37 vliegtuigen werd door Fairey in Gosselies in elkaar gezet met onderdelen geleverd door Gloster. De Meteor Mk.8 was met een krachtiger motor en met een schietstoel van Martin-Baker Mk-2E uitgerust.

België bestelde eveneens 43 exemplaren van de tweepersoons variatie van de Meteor Mk.7. Drie toestellen werden rechtstreeks door de fabriek geleverd (ED-1 tot ED-3). Negen vliegtuigen kwamen uit de RAF voorraden (ED-4 tot ED-12); 20 Meteors Mk.4 werden door Fairey tot Mk.7 omgebouwd (ED-13 tot ED-32) waarvan vijf (ED-28 tot ED-32) het staartvlak van de Mk.8 kregen en als Mk 7/8 werden betiteld. De tweepersoons Meteor Mk.7 eindigde zijn loopbaan in het Blindvliegen smaldeel in 1959.

Om de Mosquito's van de Nachtjagers te vervangen, bestelde de Belgische regering tenslotte 24 Meteor NF-11 gebouwd door de fabriek Armstrong Whitworth. De eerste reeks van 12 toestellen werd in de tweede helft van 1952 aan het 11de smaldeel van de Nachtjagers geleverd en de tweede reeks werd in de lente 1956 aan het 10e smaldeel geleverd. De 1ste, 5de, 7de, 9de en 13de Wing van de Luchtmacht werden met de Meteor uitgerust.

Ecorché du Gloster Meteor F Mk 3

- | | | |
|--|--|--|
| 1 Saumon d'aile démontable | 22 Carénage de bord d'attaque | 33 Poignée de manche |
| 2 Feu de navigation | 23 Entrée d'air du réacteur | 34 Tableau de bord |
| 3 Feu d'identification droit | 24 Tube pulvérisateur de liquide de dégivrage | 35 Couple blindé |
| 4 Aileron droit | 25 Collimateur | 36 Points de démontage de la partie avant du fuselage (10) |
| 5 Compensateur d'aileron | 26 Pare-brise blindé | 37 Passage du vérin de train avant |
| 6 Masses d'équilibrage d'aileron | 27 Verrière (s'ouvre par translation vers l'arrière) | 38 Emplacement de la masse d'équilibrage |
| 7 Renvoi de commande d'aileron | 28 Dispositif d'autodestruction par incendie | 39 Cadres avant de fuselage |
| 8 Bielle de commande d'aileron | 29 Compte-tours (de chaque côté du collimateur) | 40 Bielle de commande de train |
| 9 Chaîne articulée de commande d'aileron | 30 Siège du pilote | 41 Bâti support de train avant |
| 10 Timonerie | 31 Revêtement de fuselage | 42 Amortisseur de shimmy |
| 11 Longeron avant | 32 Bouton de commande des canons | 43 Cinématrailleuse |
| 12 Longeron arrière | | 44 Panneau d'accès aux cameras |
| | | 45 Orifice de visée de la cinématrailleuse |



- 46 Pointe avant
47 Prise d'air de ventilation de la cabine
48 Porte frontale de train avant
49 Anneaux d'amarrage
50 Amortisseur
51 Jambe de train pivotante
52 Garde-boue
53 Bielle de torsion
54 Guide de verrouillage de la porte
55 Fourche de train avant
56 Roue escamotable
57 Portes latérales de train avant
58 Carénages des bouches de canons
59 Carénage interne du logement de train avant
60 Cloison horizontale
61 Tubes des canons
62 Rails de fixation des tubes de canons
63 Base du siège du pilote
64 Levier d'éjection d'urgence de la verrière
65 Système de désembuage de la cabine
66 Glaces blindées
67 Rails de guidage de la verrière
68 Cloison étanche
69 M. apied
70 C. re d'éjection des maillons
71 Glissière d'éjection des douilles
72 Canon Hispano de 20 mm
73 Mécanisme d'alimentation par bandes
74 Bandes d'alimentation en obus
75 Casiers à munitions
76 Vitrage arrière
77 Carénage arrière du poste de pilotage

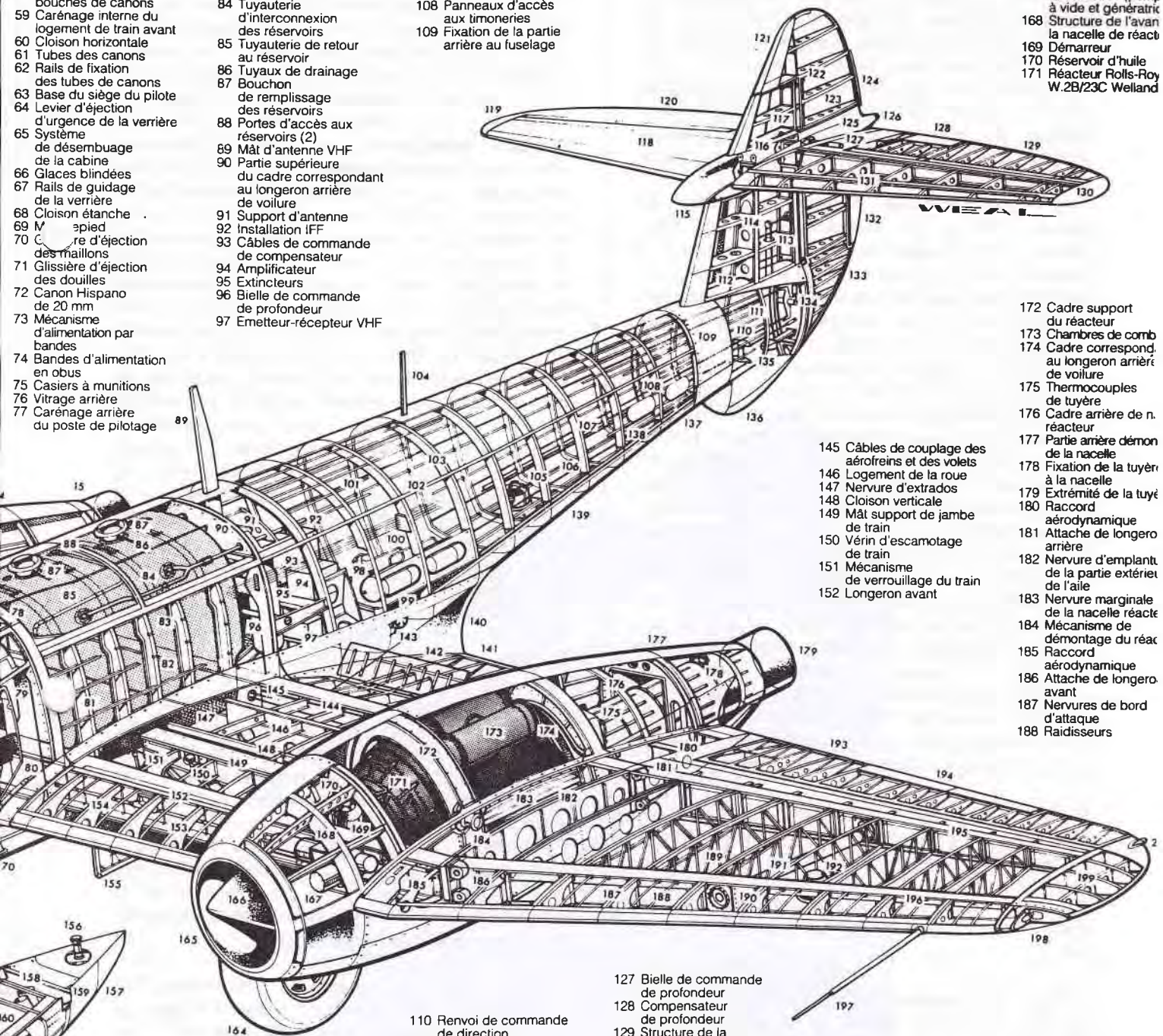
- 78 Cadre de fuselage dans le prolongement du longeron avant de voilure
79 Bouteilles d'oxygène
80 Passage du longeron avant de voilure dans le fuselage
81 Cadres enserrant le réservoir
82 Passage du longeron arrière de voilure dans le fuselage
83 Réservoir principal de carburant, en deux éléments de 750 l chacun
84 Tuyauterie d'interconnexion des réservoirs
85 Tuyauterie de retour au réservoir
86 Tuyaux de drainage
87 Bouchon de remplissage des réservoirs
88 Portes d'accès aux réservoirs (2)
89 Mât d'antenne VHF
90 Partie supérieure du cadre correspondant au longeron arrière de voilure
91 Support d'antenne
92 Installation IFF
93 Câbles de commande de compensateur
94 Amplificateur
95 Extincteurs
96 Bielle de commande de profondeur
97 Émetteur-récepteur VHF

- 98 Orifice de remplissage du circuit d'air comprimé
99 Cylindres d'air comprimé
100 Support des câbles de commande de compensateur
101 Câble de commande de profondeur
102 Longeron supérieur
103 Cadre de fuselage
104 Antenne IFF
105 Maître compas
106 Câbles de commande de direction
107 Longeron intérieur
108 Panneaux d'accès aux timoneries
109 Fixation de la partie arrière au fuselage

- 119 Masse d'équilibrage de la gouverne de profondeur
120 Gouverne de profondeur droite
121 Masse d'équilibrage de la gouverne de direction
122 Charnière supérieure de la gouverne de direction
123 Structure de la gouverne de direction
124 Compensateur fixe
125 Carénage de raccordement
126 Feu de navigation

- 137 Fixation par rivets de la partie arrière au fuselage
138 Longeron inférieur
139 Revêtement travaillant du fuselage
140 Raccord Karman
141 Élément intérieur gauche de volet
142 Aérofrein (également sous l'aile)
143 Transmetteur de position de volets
144 Longeron arrière

- 160 Cloisons perforées limitant les déplacements longitudinaux du carburant
161 Réservoir ventral de carburant (477)
162 Arrivée d'air comp
163 Carénage avant du réservoir
164 Roue gauche
165 Entrée d'air du réa
166 Carénage du bord d'attaque
167 Réducteur d'entraînement des accessoires (pompe à vide et génératrice)
168 Structure de l'avant la nacelle de réact
169 Démarreur
170 Réservoir d'huile
171 Réacteur Rolls-Roy W.2B/23C Welland



- 145 Câbles de couplage des aérofreins et des volets
146 Logement de la roue
147 Nervure d'extrados
148 Cloison verticale
149 Mât support de jambe de train
150 Vérin d'escamotage de train
151 Mécanisme de verrouillage du train
152 Longeron avant

- 172 Cadre support du réacteur
173 Chambres de comb
174 Cadre correspond au longeron arrière de voilure
175 Thermocouples de tuyère
176 Cadre arrière de n. réacteur
177 Partie arrière démon de la nacelle
178 Fixation de la tuyère à la nacelle
179 Extrémité de la tuyère
180 Raccord aérodynamique
181 Attache de longero arrière
182 Nervure d'implant de la partie extérieure de l'aile
183 Nervure marginale de la nacelle réact
184 Mécanisme de démontage du réact
185 Raccord aérodynamique
186 Attache de longero avant
187 Nervures de bord d'attaque
188 Raidisseurs

- 110 Renvoi de commande de direction
111 Emplacement de la masse d'équilibrage
112 Cadre de fuselage prolongeant le longeron avant de dérive
113 Commande de compensateur de direction
114 Structure de la dérive
115 Raccord d'empennages
116 Fixation de la partie supérieure de dérive sur le longeron avant
117 Sommet de la dérive
118 Stabilisateur droit

- 127 Bielle de commande de profondeur
128 Compensateur de profondeur
129 Structure de la gouverne de profondeur
130 Masse d'équilibrage de la gouverne de profondeur
131 Structure du stabilisateur
132 Compensateur de direction
133 Partie inférieure de la gouverne de direction
134 Bielle de commande de profondeur
135 Masse inférieure d'équilibrage de la gouverne de direction
136 Patin

- 153 Nervures de bord d'attaque
154 Timonerie de commande d'ailerons
155 Porte de train intérieure
156 Tuyauterie de transfert de carburant
157 Carénage arrière du réservoir ventral
158 Tuyaux de remplissage
159 Trappes d'accès au système de fixation du réservoir ventral

- 189 Nervures d'aile
190 Chaîne articulée de commande d'aile
191 Bielle de commande d'aileron
192 Phare d'atterrissage escamotable
193 Aileron gauche
194 Compensateur d'aile
195 Longeron arrière
196 Longeron avant
197 Tube de Pilot
198 Feu de navigation
199 Fixation du saumon d'aile sur la nervure
200 Feu d'identification

Le Meteor Mk.I n'était pas plus performant que les meilleurs chasseurs à hélice

Entre la fin de 1940 et le milieu de 1943, la RAF n'eut pas véritablement besoin d'avions de ce genre. En Grande Bretagne, les arguments pour ou contre le lancement de la production en grande série du Meteor s'opposèrent comme ils s'étaient opposés en Allemagne l'année précédente au sujet du Me 262. Au printemps de 1943, la force de bombardement de la Luftwaffe, très affaiblie, fit rarement son apparition au-dessus de la Grande Bretagne, et jamais de jour. Si l'ennemi avait dû reprendre en masse ses attaques de jour, la RAF était assez confiante pour s'en occuper efficacement avec les chasseurs dont elle disposait déjà. A l'avenir, elle aurait besoin de chasseurs capables de pénétrer profondément en territoire ennemi, avec plus d'autonomie que les avions existants, plutôt que moins.

Comme en Allemagne, personne ne doutait du potentiel énorme des chasseurs à réaction. Pour l'heure, il fut néanmoins décidé de continuer à travailler sur le Meteor afin qu'il fût prêt à la production en grande série au cas où la guerre prendrait un tour inattendu. Avec des capacités de production limitées et déjà très sollicitées, l'état-major de l'Air était réticent à ordonner la production en grande série du Meteor avant qu'il réponde à un besoin précis et que son fonctionnement soit considéré comme fiable.

Cet état d'esprit changea brutalement pendant l'été de 1943, après la réception de dérangeants rapports des services de renseignement sur de nouvelles armes aériennes mises au point en Allemagne, dont certaines étaient propulsées par des moteurs à réaction. Selon une directive du Premier ministre, 120 Meteor furent commandés ; plus tard, le ministère de l'Air porta cette commande à 300 exemplaires. A la fin de 1943, les premiers Meteor de série commencèrent à sortir des chaînes d'assemblage. Ils étaient munis de moteurs W-2B/23 désormais nommés Rolls-Royce « Welland », et poussant 765 kg chacun. Après essais en vol, le premier de série fut transporté aux Etats-Unis, échangé contre un chasseur à réaction Bell XP-59A destiné à des essais comparatifs à Farnborough.

Le Squadron 616, doté de Spitfire fut choisi pour être le premier allocataire du nouveau chasseur. L'un des pilotes, le Flight Lieutenant D. Barry, était parmi les premiers pilotes envoyés à Farnborough en juin pour être transformés sur le Meteor. Il rapporta ainsi les instructions succinctes qui lui furent données avant le vol :

« Nous nous sommes groupés autour du Meteor scrutant l'habitacle pendant le briefing-cabine du Group Captain qui expliquait quels étaient les instruments et les qualités de vol. Ensuite, on nous dit que nous pourrions décoller pour notre vol de familiarisation. Ce cours de conversion peut sembler un peu léger, d'autant plus que très peu de Meteor étaient disponibles et tout accident aurait été désastreux – et fatal pour le pilote, puisqu'il n'y avait

De Meteor Mk.I leverde geen betere prestaties dan de beste jagers met schroef

Tussen eind 1940 en midden 1943 had de RAF geen echte behoefte aan dergelijke vliegtuigen. In Groot-Brittannië waren de argumenten voor of tegen het lanceren van de grote serieproductie van de Meteor tegenstrijdig zoals ze dat het jaar voordien ook in Duitsland waren in verband met de Me 262. In de lente van 1943 was de bommenwerpersvloot van de Luftwaffe zo verzwakt dat men nauwelijks een Duits vliegtuig in de lucht boven Groot-Brittannië zag, en nooit overdag. Indien de vijand zijn massa-aanvallen tijdens de dag had hernomen, had de RAF genoeg vertrouwen om die doeltreffend op te vangen met de jagers waarover ze reeds beschikte. In de toekomst zou ze jagers nodig hebben, in staat om ver boven vijandelijk grondgebied door te dringen, liefst met meer dan minder autonomie dan de bestaande vliegtuigen. Zoals in Duitsland twijfelde niemand aan het enorme potentieel van de straaljagers. Voor het ogenblik werd nochtans beslist, verder te werken aan de Meteor, om hem klaar te stomen voor de grote serieproductie, moest de oorlog een onverwachte wending nemen. Met de beperkte en reeds erg druk bezette productiecapaciteiten aarzelde de staf van de Luchtmacht het bevel te geven voor de grote serieproductie van de Meteor, nog voor deze beantwoordde aan een welbepaalde behoefte en hij als betrouwbaar kon beschouwd worden. Deze geestesgesteldheid veranderde brutaal in de zomer van 1943; na ontvangst van erg onrustwekkende rapporten van de inlichtingendienst over nieuwe luchtwapens die in Duitsland uitgedokterd werden, sommigen daarvan voortgestuwd door straalmotoren. Volgens een richtlijn van de eerste minister werden er 120 Meteors besteld; later voerde de Minister van het Luchtwezen deze bestelling op tot 300 toestellen. Eind 1943 begonnen de eerste serie-Meteors uit de montageketens te rollen. Ze waren voorzien van W-2B/23 motoren, voortaan Rolls-Royce « Welland » genoemd, met elk 765 kg stuwkracht. Na de testen in vlucht werd de eerste jager van de serie naar de Verenigde Staten overgebracht, om te worden uitgewisseld tegen een straaljager Bell XP-59A; bestemd voor vergelijkingsstesten in Farnborough. Het met Spitfire uitgeruste Squadron 616 werd uitgekozen als eerste bestemming van de nieuwe jager. Een van de piloten, Flight Lieutenant D. Barry, was één van de eerste piloten die in juni naar Farnborough gezonden werden om op Meteor over te stappen. Ziehier zijn verslag over de korte instructies, die hem vóór de vlucht gegeven werden :

« We stonden samen rond de Meteor tijdens de cockpitbriefing van de Group Captain die uitleg gaf over de instrumenten en de vluchtkwaliteiten. Nadien hoorden we dat wij mochten opstijgen voor onze eerste familiarisatievlucht. Een beetje oppervlakkig leek deze omschakelingscursus wel, des te meer daar er heel weinig Meteors ter beschikking waren en elk ongeval rampzalig ... en fataal voor de piloot kon zijn, aangezien er geen schietstoel was. Er bestond ook geen

pas de siège éjectable. Il n'y avait pas de manuel de vol, mais nous avions confiance, bien que très intimidés d'avoir été choisis pour piloter un avion si nouveau. »

Barry continue en décrivant son premier vol en avion à réaction, à bord du cinquième Meteor Mk I :

« J'alignai l'avion pour décoller. Manettes en avant, puissance maximale sur les freins, puis lâcher les freins et lente accélération au long de la piste. Ça n'embarquait pas ; garder le manche au neutre jusqu'à 80 mph indiqués, puis tirer le manche en arrière et quitter la piste à 120 mph. Roues rentrées, monter, rentrer les volets. Le taux de montée est médiocre au début, 500 pieds par minute, puis, comme la puissance augmente, il s'accroît. Maintenant un peu de vol local ; l'avion est tranquille, sans bruit venant des moteurs, seulement le souffle de l'air sur la verrière, comme un planeur ... Le Meteor semble lourd aux commandes, comparé au Spitfire, surtout quand les réservoirs sont pleins. La voltige est interdite sur le Mk.I à cause de sa sous-motorisation. Après 45 minutes, retour pour l'atterrissage en se rappelant qu'il faut se poser directement. Un seul essai. Pas de remise de gaz, car la puissance diminue avec la vitesse. Au roulage, le Meteor qui est lourd, décélère lentement.

En bref, les performances du Meteor Mk.I n'étaient pas bonnes. Il était très sous-motorisé, et sa vitesse maximale de 410 mph à altitude moyenne ou haute, n'était pas supérieure à celle des chasseurs déjà en service ; en outre, à cause des restrictions en voltige, les manœuvres autorisées avec le chasseur à réaction étaient limitées.

Il faut rappeler que le Meteor avait été construit pour s'opposer éventuellement aux armes secrètes allemandes. Le 13 juin, la première, la bombe volante V1, entra en action. Jusqu'à la fin du mois, 2400 furent lancées sur Londres ; environ le tiers atteignirent la capitale, provoquant des dommages étendus. Le domaine de vol du Meteor par ailleurs étroit, avait cependant un avantage sur celui des avions à moteur à piston ; la vitesse maximale ne diminuait pas à basse altitude. Au niveau de la mer, le Meteor Mk.I atteignait 385 mph, et en dessous de 4000 pieds, espace traversé par les bombes volantes, il était 40 ou 50 km/h plus rapide que ses homologues à hélice. C'était assez pour faire la réussite d'une interception ; la création d'un Squadron opérationnel de Meteor acquit une nouvelle urgence.

Le Squadron 616 déménagea à Manston, dans le Kent, attendant le nouvel avion, et début juillet, le

vluchthandleiding, maar wij hadden vertrouwen, hoewel een beetje onder de indruk van het feit, dat wij uitgekozen waren om op een zo nieuw vliegtuig te vliegen ».

Barry gaat verder met de beschrijving van zijn eerste vlucht in een straaljager, de vijfde Meteor MkI :

« Ik lijnde het vliegtuig op voor de start. Gashandels naar voor, maximum kracht op de remmen, dan remmen loslaten en langzame versnelling over de baan. Van opstijgen blijkbaar geen spoor: de knuppel in neutrale positie houden tot 80 mph aangegeven, dan de knuppel naar achter trekken en de baan met 120 mph verlaten. Wielen intrekken, stijgen, vleugelkleppen intrekken. In het begin is de stijgsnelheid maar matig, 500 voet per minuut, maar nadien gaat het sneller omdat de stuwkracht verhoogt. Nu een kleine plaatselijke vlucht; het vliegtuig gedraagt zich rustig, zonder lawaai van de motoren, alleen de zucht van de wind op de voorruit, zoals bij een zweefvlieger... De Meteor lijkt zwaar in de besturing in vergelijking met de Spitfire, vooral met volle brandstoftanks. Stuntvliegen is verboden op de Mk.I omwille van zijn ontoereikende motoren. Na 45 minuten heet het: terug om te landen, even eraan herinneren dat men zich direct moet neerzetten. Een enkele poging. Niet opnieuw gas geven, want de stuwkracht vermindert met de snelheid. Bij het uitrollen, gaat de zware Meteor langzaam vertragen ».

Kortom, de prestaties van de Meteor Mk.I waren niet goed. Hij had niet genoeg motorkracht en zijn maximumsnelheid van 410 mph op middelmatige of grote hoogte was niet beter dan die van de jachtvliegtuigen die reeds in dienst waren; bovendien, en omwille van beperkingen bij het stuntvliegen, waren de toegelaten manoeuvres erg beperkt.

Er dient aan herinnerd dat de Meteor gebouwd werd als eventueel tegengewicht tegen de Duitse geheime wapens. Op 13 juni kwam het eerste daarvan, de vliegende bom V1, in actie. Tot het einde van de maand werden er 2400 afgevuurd richting Londen; ongeveer een derde bereikte de Engelse hoofdstad om er grote schade aan te richten. En toch had het tamelijk beperkte vluchtgebied van de Meteor een stapje voor op de vliegtuigen met zuigermotoren: de maximumsnelheid verminderde niet op lage hoogte. Op zeehoogte haalde de Meteor Mk.I 385 mph en lager dan 400 voet, met andere woorden het luchtruim waarin de vliegende bommen vlogen, was de Meteor 40 of 50 km per uur sneller dan zijn collega's met schroef. Voldoende dus om een onderschepping te doen slagen; de oprichting van een operationeel Squadron Meteors werd hoogdringend.

Meteor III * (Meteor I)

- **Moteurs-Motoren :**
2 Rolls Royce Derwent I - 900 Kgp
- 765 Kgp
- **Armement-Bewapening :**
4 Hispano-Suiza Mk. III 20mm
- **Vitesse maximum- Maximum snelheid :**
400 Kt (335 Kt) à 0 Ft
430 Kt (355 Kt) à 30.000 Ft
- **Distance franchissable avec réservoir largable de 215 USG - Overschrijdbaar afstand met afgooibaartank : 1340 NM**
- **Taux de montée initiale - Initiale opstijgen getal : 3980 Ft/min (2155 Ft/min)**
- **Plafond pratique - Praktisch vlieghoogte :**
44.000 Ft (40.000 Ft)
- **Masse à vide équipé - Uitgerust ledige massa : 3.965 Kg (3663 Kg)**
- **Masse en charge normale - Normmale uitgerust massa : 5985 Kg (5310 Kg)**
- **Dimensions - Afmetingen :**
Envergure-Spanwijdte : 13 m
Longueur-Lengte : 12,55 m
Surface alaire-Vleugeloppervlak : 35 m²

Wing Commander Andrew McDowell, un ancien de la Bataille d'Angleterre crédité de 14 victoires, prit son commandement. Le 21, arrivèrent les deux premiers Meteor non-opérationnels, et l'entraînement des pilotes commença. Deux jours plus tard, cinq chasseurs à réaction parfaitement opérationnels furent livrés – assez pour doter une section –, tandis que les deux autres sections du Squadron continuaient de voler sur Spitfire.

La section de Meteor n'eut guère de temps pour se familiariser avant d'ouvrir le bal. Six jours après l'arrivée des avions à réaction à Manston, le 27 juillet, le Flying Officer McKenzie décolla pour la première mission de guerre du Meteor : une patrouille anti-VI au-dessus du Kent. Dès lors, l'escadrille fit patrouiller deux Meteor en permanence pendant le jour, chaque vol durant 30 minutes. Lorsque deux avions à réaction volaient, leur relève était prête au sol avec les pilotes sanglés dans les avions.

On attendait beaucoup des Meteor mais pendant leur première semaine d'opérations, ils n'obtinrent aucun succès contre les bombes volantes. Les pilotes en virent à plusieurs reprises mais chaque fois qu'ils tentèrent une interception, quelque chose alla de travers et ils rentrèrent bredouilles.

Une cause d'échec fréquente était le canon Hispano. Dans la hâte de la mise en service, le temps avait manqué pour terminer tout le programme des essais en vol. Il apparaissait désormais que, dans certaines conditions de vol, les maillons des obus tirés n'étaient pas correctement évacués, qu'ils s'accumulaient et finissaient par provoquer l'enrayement de l'arme. Les mécaniciens de l'escadrille firent ce qu'il fallait pour résoudre le problème, mais quelques jours furent nécessaires pour modifier tous les avions.

Le 4 août, le Flying Officer Dixie Dean parvint à se mettre en position derrière une bombe volante et ouvrit le feu ... pour entendre ses canons s'enrayer après quelques obus. Décontenancé par cette panne, il continua pour rattraper le VI et se placer à côté de lui. Délicatement, il glissa son aile gauche sous celle de la bombe volante, et s'inclina brusquement, repoussant le VI en vrille, hors de contrôle. Pour le prix d'un bout d'aile endommagé, un Meteor avait fait une première victime. Cela sembla lever le sort qui pesait sur le chasseur à réaction car plus tard le même jour, le Flying Officer J. Roger abattit une bombe volante avec ses canons.

Le 15 août, tout le Squadron 616 avait été transformé sur Meteor. Malheureusement, le soir, il subit sa première perte. Le sergent D. Gregg décolla pour une patrouille anti-VI, mais pour des raisons qui n'ont pas été éclaircies, il tenta un atterrissage en catastrophe sur l'aérodrome de Great Chart près d'Ashford, et s'écrasa pendant son approche. L'avion fut détruit et le pilote tué.

Het Squadron 616 verhuisde in afwachting van het nieuwe vliegtuig naar Manston in Kent en begin juli werd het bevel hierover toevertrouwd aan Wing Commander Andrew McDowell, een ancien van de Slag om Engeland, met 14 overwinningen. Op 21 juli kwamen de eerste twee niet-operationele Meteors aan en de opleiding van de piloten kon beginnen. Twee dagen later werden vijf perfect operationele straaljagers geleverd – genoeg om een sectie de vormen – terwijl de andere twee secties van het squadron verder op Spitfire bleven vliegen. De Meteor sectie had weinig tijd om met de vliegtuigen vertrouwd te geraken alvorens aan de slag te gaan. Zes dagen na de aankomst van de straaljagers in Manston, op 27 juli, steeg Flying Officer McKenzie op voor de eerste oorlogsopdracht van de Meteor: een anti-VI patrouille boven Kent. Vanaf dat ogenblik deed het squadron gedurende de dag permanent twee Meteors patrouilleren; elke vlucht duurde 30 minuten. Wanneer twee straaljagers vlogen was de aflossing op de grond verzekerd door piloten, die startklaar in hun vliegtuig zaten. Men verwachtte veel van de Meteors, maar in hun eerste operationele week boekten ze geen enkel succes tegen de vliegende bommen. De piloten kregen herhaald verschillende van die bommen in hun vizier, maar telkens ze een interceptie planden, liep er iets mis en kwamen ze met lege handen terug. Een frequente oorzaak van mislukking was het Hispano kanon. In de haast om de nieuwe vliegtuigen in dienst te nemen, ontbrak de tijd om het ganse programma van testvluchten tot een goed einde te brengen. Het bleek dat in bepaalde vluchtomstandigheden de schakels van de afgeschoten obussen niet correct verwijderd werden, dat ze zich opeenstapelden om tenslotte het wapen te blokkeren. De mecaniciens van het smaldeel deden het nodige om het probleem op te lossen, maar het duurde toch enkele dagen om alle vliegtuigen aan te passen.

Op 4 augustus slaagde Flying Officer Dixie Dear erin, zich achter een vliegende bom te plaatsen en het vuur te openen ... maar het vuren van enkele obussen hoorde hij de kanonnen vastlopen. Deze pech bracht hem enigszins van de wijs, maar hij vloog de VI achterna en ging ernaast vliegen. Heel voorzichtig plaatste hij zijn linkervleugel onder die van de vliegende bom en met een bruuske opwaartse beweging duwde hij de VI uit evenwicht en in tolvlucht. Voor de prijs van een beschadigde vleugeltip had een Meteor een eerste slachtoffer gemaakt. Dat bleek meteen het einde van de vloek die op deze straaljager rustte want iets later nog diezelfde dag schoot Flying Officer J. Roger met zijn kanonnen een vliegende bom neer.

Op 15 augustus was het ganse Squadron 616 op Meteor omgeschakeld. Jammer genoeg onderging het ook zijn eerste verlies. Sgt D. Gregg steeg op voor een anti-VI patrouille, maar om redenen die onopgehelderd blijven, trachtte hij een noodlanding uit te voeren op het vliegveld van Great Chart nabij Ashford. Tijdens zijn aanvliegmaneuver stortte hij neer. Het vliegtuig werd vernield en de piloot kwam om het leven.

En août, les chasseurs à réaction totalisèrent 13 destructions de bombes volantes. Au cours de ces attaques, un Meteor fut attaqué en piqué par un Spitfire « ami » au-dessus de la Manche. Avant d'avoir pu s'écarter, le Meteor fut touché dans le fuselage et l'empennage ; son pilote le posa de justesse à Manston, utilisant le compensateur pour piloter en tangage. Le 28, le Flying Officer Miller abattit un VI, le treizième et dernier qui tomba sous les coups du chasseur à réaction. Le même jour, le Wing Commander McDowell eut une panne de moteur et se posa en catastrophe à Manston ; le Meteor fut cassé mais le pilote ne fut que légèrement blessé.

Peu après, les armées alliées s'emparèrent des sites de lancement de VI du Nord de la France et le premier bombardement de Londres par ces bombes volantes prit fin.

Les pilotes jugèrent qu'en plus des manques de puissance motrice et de manoeuvrabilité, l'avion souffrait d'un sérieux manque de visibilité sur les côtés et vers l'arrière. Un rapport officiel dit, à propos des premiers exemplaires de série :

« La visibilité vers l'avant était bonne, mais laissait beaucoup à désirer dans les autres directions à cause de l'épaisseur des montants de verrière et de la coloration du sandwich de plastique transparent. Ceci est particulièrement gênant pour voir vers le haut en virage incliné. Le fuselage, les ailes et les montants de verrière bouchent gravement la visibilité vers l'arrière et vers le bas ».

Après la fin du premier bombardement de Londres par les VI et la capture de leurs rampes de lancement, quelques VI furent lancés sur la capitale britannique par des bombardiers spécialement modifiés, s'approchant au large des côtes orientales britanniques. Cependant, ces attaques n'eurent lieu que de nuit et, bien que le Squadron 616 fût toujours affecté à la défense aérienne du territoire, il ne participa d'aucune manière à leur interception pendant tout le reste de l'année.

En octobre, le Squadron 616 détacha quatre Meteor sur la base américaine de Debden dans le comté d'Essex, pour des exercices de combat au profit de l'US Army Air Force. Les Meteor devaient effectuer des simulacres d'attaques contre une formation de plus de 100 B-24 Liberator escortés par deux douzaines de P-51, en imitant la tactique du « hit and run » des chasseurs à réaction allemands. L'objet de l'exercice était d'aider les pilotes de chasse américains à mettre au point des tactiques pour écarter la menace et entraîner les mitrailleurs contre des cibles très rapides. Le rapport américain de l'exercice qui eut lieu le 10 octobre dit :

« Les avions à réaction ont conduit plusieurs attaques déterminées par l'avant, par l'arrière et les côtés, et ont engagé une fois un combat contre les chasseurs d'escorte. A cette dernière exception, ils ignorèrent les chasseurs qui tentaient de les engager et attaquèrent seulement les bombardiers ».

In augustus haalden de straaljagers 13 vliegende bommen neer. In de loop van deze aanvallen werd een Meteor boven het Kanaal in duikvlucht aangevallen door een « bevriende » Spitfire. Nog voor de Meteor kon uitwijken, werd hij in romp en hoogteroer getroffen: zijn piloot kon nog net landen in Manston, dank zij het gebruik van de trim. Op 29 augustus haalde Flying Officer Miller een VI neer, de dertiende en laatste die door straaljagers werd neergehaald. Nog dezelfde dag had Wing Commander McDowell motorpech en kon net landen op Manston: de Meteor werd beschadigd, maar de piloot werd slechts licht gekwetst.

Kort nadien maakten de geallieerde legers zich meester van de VI-lanceerplaatsen in Noord Frankrijk en de eerste bestoking van Londen door deze vliegende bommen kwam tot een einde.

De piloten vonden ook dat het vliegtuig, buiten een gebrek aan motorcracht en bestuurbaarheid, absoluut onvoldoende uitzicht opzij en naar achter bood. Een officieel rapport zegt het volgende over de eerste serietoestellen:

« De zichtbaarheid naar voor was goed, maar liet heel wat te wensen over in de andere richtingen, omwille van de dikte van de vensterposten en de verkleuring van de doorschijnende plastiëksandwich. Dit is vooral hinderlijk als men in een steile bocht omhoog wil kijken. Romp, vleugels en vensterposten versperren aanzienlijk het zicht naar achter en omlaag ».

Na het einde van het eerste bombardement van Londen door de VI en de verovering van hun lanceerposten, werden enkele VI op de Britse hoofdstad gelanceerd door speciaal gewijzigde bommenwerpers, die de Britse kust langs het oosten naderden. Doch deze aanvallen hadden alleen 's nachts plaats en hoewel het Squadron 616 altijd was toegewezen aan de luchtverdediging van het grondgebied, nam het gedurende de rest van het jaar op geen enkele manier deel aan hun onderschepping.

In oktober zond het Squadron 616 vier Meteortoestellen naar de Amerikaanse basis van Debden in het graafschap Essex, voor gevechtsoefeningen ten bate van de US Army Air Force. De Meteors moesten gesimuleerde aanvallen uitvoeren tegen een formatie van meer dan 100 B-24 Liberators, begeleid door twee dozijn P-51, als nabootsing van de « hit and run » tactiek van de Duitse straaljagers. De bedoeling van de oefening was, de Amerikaanse jachtpiloten te helpen tactieken uit te stippelen om die bedreiging af te weren en de mitrailleurs te leren op te treden tegen heel snelle doelwitten. Ziehier wat het Amerikaanse verslag over de oefening op 10 oktober vertelt :

« De straaljagers hebben verschillende vooraf bepaalde aanvallen uitgevoerd, langs voor, langs achter en langs de zijkanten en hebben één keer gevecht gevoerd tegen de begeleidende jagers. Op deze laatste uitzondering na hadden ze geen oog voor de jagers, die trachtten ze in de strijd te betrekken en ze vielen alleen de bommenwerpers aan ».

Les conclusions de ce rapport sur l'attaque par des avions à réaction et les moyens de les contrer, étaient :

- a. *Les chasseurs d'escorte doivent avoir assez d'altitude au-dessus des bombardiers pour pouvoir accélérer suffisamment en piqué et faire face aux chasseurs à réaction.*
- b. *Il est nécessaire d'être averti à l'avance de la présence des avions à réaction. Les tentatives d'interception de face lorsque les «jets» ont commencé leur piqué sont parfaitement inefficaces.*
- c. *Les «jets» peuvent très efficacement utiliser la couverture nuageuse pour piquer sur les bombardiers et mettre à profit leur meilleur taux de montée en chandelle pour remonter dans la couche.*
- d. *Selon toute probabilité, les «jets» ne resteront pas pour combattre l'escorte. Ils ne peuvent rivaliser en virage serré et piqueront certainement pour frapper les bombardiers, restant en piqué pour maintenir leur vitesse, et remonteront à grande distance de ceux-ci pour commencer une nouvelle attaque.*
- e. *A cause de la différence de vitesse, les «jets» auront le choix de l'heure et du lieu pour attaquer. Il leur sera facile de trouver un trou dans l'escorte, frapper et s'enfuir.*

Il apparaît clairement avec le recul que ce rapport noircissait le tableau quant aux capacités réelles des chasseurs à réaction allemands, car, lorsque les tactiques défensives alliées furent essayées au combat au-dessus de l'Allemagne, elles se révélèrent très efficaces.

Plus puissant, le Meteor Mk.III frôlait 800 km/h, mais il était instable à haute vitesse

En septembre 1944, le Meteor III vola pour la première fois, et la série suivit deux mois plus tard. Cette version était munie d'une nouvelle verrière coulissante offrant une bien meilleure visibilité en tous azimuts et de diverses améliorations (le Meteor Mk.II qui devait être propulsé par des Halford H-1 ne fut pas produit). Les 15 premiers Mk.III furent motorisés avec des moteurs «Welland I» qui, à partir du 16ème avion, furent remplacés par des Rolls-Royce «Derwent -I» de 900 kg de poussée.

En décembre 1944, le Squadron 616 reçut son premier Meteor III à moteurs Derwent. Comparant la machine avec le Mk.I, le Flight Lieutenant Barry fit ce commentaire :

« Il était plus puissant, avec un plafond plus élevé, de meilleures accélérations et une vitesse maximale de 495 mph plus élevée. Il était également certifié pour la voltige et avait une extraordinaire verrière coulissante ; il avait aussi des réservoirs plus gros ».

De besluiten van dit verslag over de aanval door straaljagers en de manier om ze tegen te gaan, waren :

- a. *De begeleidende jagers moeten voldoende hoogte hebben boven de bommenwerpers om in duikvlucht voldoende versnelling te krijgen en het hoofd te bieden aan de straaljagers.*
- b. *Men moet vooraf gewaarschuwd zijn voor de aanwezigheid van de straaljagers. De pogingen om de straaljagers langs voor te onderscheppen, wanneer ze hun duikvlucht hebben ingezet, zijn absoluut ondoeltreffend.*
- c. *De «jets» kunnen heel doeltreffend van het wolkendek gebruik maken om in duikvlucht naar de bommenwerpers te vliegen en dan hun betere stijgsnelheid in een steile klim te benutten om terug in de wolkenlaag te verdwijnen.*
- d. *Het is heel waarschijnlijk dat de «jets» niet zullen blijven om de strijd met de escorte aan te gaan. In steile bocht kunnen ze de concurrentie niet aan en ze zullen zeker duiken om de bommenwerpers te bestoken, daarbij in duikvlucht blijvend om hun snelheid te behouden en nadien op grote afstand weer gaan klimmen om een nieuwe aanval in te zetten.*
- e. *Omwille van het snelheidsverschil zullen de «jets» uur en plaats kunnen kiezen om aan te vallen. Ze zullen gemakkelijk een gat in de escorte kunnen vinden, toeslaan en wegvluchten.*

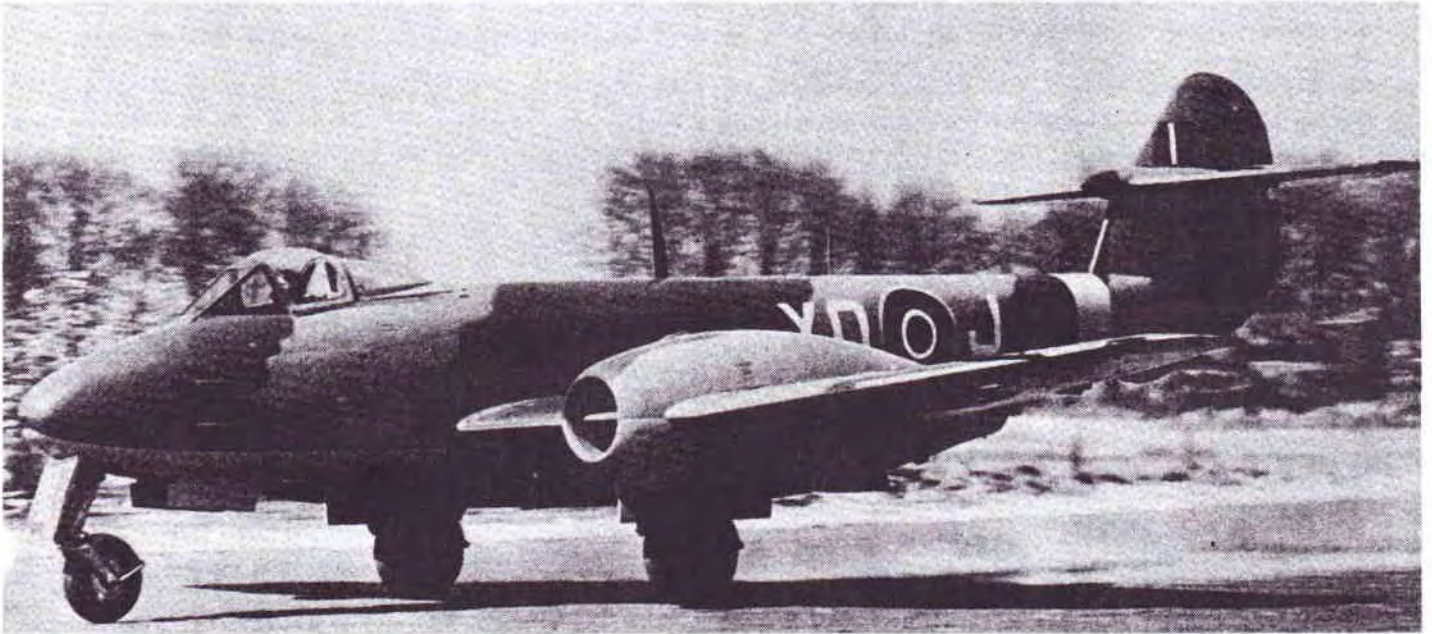
Terugblikkend blijkt duidelijk dat dit rapport de toestand heel zwart afschilderde in vergelijking met de werkelijke capaciteiten van de Duitse straaljagers, want toen de geallieerde verdedigingstactieken in het gevecht boven Duitsland uitgetest werden, bewezen ze hun doeltreffendheid op uitstekende wijze.

De Meteor Mk.III had meer kracht, haalde bijna 800 km/u, maar was onstabiel bij grote snelheid

In september 1944 vloog de Meteor III voor de eerste keer en twee maand later volgde de serie. Deze versie was voorzien van een nieuwe schuivende koepel die langs alle kanten een veel beter zicht bood, met nog verschillende andere verbeteringen (de Meteor Mk.II die door de Halford H-1 zou voortgestuwd worden, werd nooit geproduceerd). De eerste Mk.III waren uitgerust met «Welland I» motoren, die vanaf het 16de vliegtuig vervangen werden door de Rolls-Royce «Derwent -1» met 900 kg stuwkracht.

In december 1944 kreeg het Squadron 616 zijn eerste Meteor met Derwent motoren. Als vergelijking van deze machine met de Mk.I had Flight Lieutenant Barry volgend commentaar:

“Hij had meer kracht, grotere maximumhoogte, betere versnellingen en een grotere maximale snelheid van 495 mph. Stuntvliegen was toegelaten en het tuig had een buitengewone schuivende koepel; het had ook grotere brandstoftanks ».



Un « Meteor » III du Squadron 616 – Lettres codes : YQ
Een « Meteor » III van Squadron 616 – Codeletters : YQ

Les pilotes d'essais de la RAF trouvèrent que le Meteor Mk.III était facile à piloter, bien qu'ils critiquassent deux aspects de ses qualités de vol dont en premier lieu les ailerons, délibérément rendus « lourds » par le réglage des câbles de commande. Les concepteurs avaient eu des doutes de la résistance en torsion de l'aile à l'extérieur des nacelles des moteurs ; les ailerons avaient donc été alourdis pour empêcher les pilotes de soumettre cette partie de la structure à des efforts excessifs. Les pilotes opérationnels n'avaient pas rencontré ce problème avec le Meteor Mk.I parce que cette première version n'était pas autorisée à voltiger. Ce n'était plus le cas du MK.III que les pilotes espéraient employer comme tout autre chasseur. Un rapport du Fighter Command sur cette nouvelle version dit :

« Du point de vue de la tactique et des qualités de vol, le gros inconvénient du Meteor Mk.III est la lourdeur des ailerons dans tout le domaine de vol. Aux vitesses hautes et moyennes, chaque manœuvre évasive et même les virages modérés sont très fatiguants ... Le Meteor Mk.III serait un avion excellent pour toutes les manœuvres de voltige si ses ailerons n'étaient pas aussi lourds. »

Un autre défaut du Meteor Mk.III était sa tendance à « serpenter » à haute vitesse, ce qui, combiné à la lourdeur des ailerons, en faisait une médiocre plateforme de tir en combat à grande vitesse. Le même rapport continue :

De testpiloten van de RAF waren van oordeel dat de Meteor Mk.III gemakkelijk te vliegen was, hoewel ze kritiek hadden op twee aspecten van de vluchtkwaliteiten, waarvan in de eerste plaats de rolroeren, die met opzet « zwaar » gemaakt werden omdat de besturingskabels zo geregeld waren. De ontwerpers hadden hun twijfels over de torsieweerstand van de vleugel langs de buitenkant van de motorgondels; de rolroeren werden dus verzwaard om de piloten te beletten, dit structuurgedeelte aan overdreven krachten bloot te stellen. De operationele piloten hadden met de Mk.I dit probleem niet gehad omdat die eerste versie niet mocht stuntvliegen. Dat was niet zo met de Mk.III, die de piloten hoopten te kunnen gebruiken zoals elke andere jager. Een rapport van het Fighter Command over deze nieuwe versie luidt als volgt:

“Qua tactiek en vluchtkwaliteiten vormen de zware rolroeren van de Mk.III in het ganse vluchtdomein het grote nadeel van de Mk.III. Bij hoge en middelmatige snelheden is elk uitwijkmanoeuver, en zelfs gematigde bochten, heel vermoeiend ... De Meteor Mk.III zou een uitstekend vliegtuig zijn voor alle bewegingen van het stuntvliegen, indien de rolroeren niet zo zwaar waren”.

Nog een ander nadeel van de Meteor Mk.III was zijn neiging om bij hoge snelheid te gaan « slingeren » wat, met de zware rolroeren, bij hoge gevechtssnelheid toch maar een matig schietplatform opleverde. Hetzelfde rapport vermeldt verder:

« L'incapacité du Meteor à faire une plate-forme de tir acceptable est due à l'instabilité en lacet qui se produit dans des conditions de vol opérationnelles très fréquemment rencontrées, ainsi qu'à la lourdeur et, conséquemment, la lenteur des ailerons pour ramener le viseur sur la cible. Cette instabilité tend à croître avec la vitesse et lorsqu'elle se déclare, il est impossible d'y remédier dans le temps d'une attaque.

En dehors de ces difficultés, comme tous les premiers chasseurs à réaction, le Meteor Mk.III devenait de plus en plus difficile à contrôler lorsque sa vitesse était augmentée au-delà de son seuil de compressibilité de Mach 0,67. Il était assez facile de dépasser cette vitesse par inadvertance ; à plein gaz en dessous de 10.000 pieds, sur une pente de 15° seulement, l'accélération était suffisante pour pousser le chasseur dans cette zone de compressibilité où son comportement se détériorait rapidement. A 500 mph indiqués à 4.500 pieds, soit Mach 0,68, apparaissait une forte instabilité en lacet avec des oscillations latérales, bien que les commandes fussent toujours efficaces. Si la vitesse était poussée à 510 mph à 5.000 pieds, soit Mach 0,72, l'instabilité en lacet était violente, avec oscillations latérales et il fallait un effort considérable pour manœuvrer le manche. Avec une petite accélération supplémentaire, 528 mph indiqués à 6.000 pieds, soit Mach 0,73, le rapport d'essai indique :

Violant «judder» ou vibrations de haut en bas, le manche vibrant aussi beaucoup, tout à fait inefficace et «solide» En réduisant les gaz, les commandes redevenant efficaces après une courte attente.

Le Mach critique du Meteor III, au-delà duquel l'avion a été difficile à contrôler, a été 0,74 ; la vitesse maximale admissible de l'avion, imposée par des considérations structurales, était de 500 mph indiqués en dessous de 6.500 pieds.

Le Meteor Mk. III est supérieur au Tempest dans tout le domaine de vol, mais ...

Un combat simulé contre un Tempest Mk. V, l'un des meilleurs chasseurs à moteur à piston contemporain, placèrent les performances du Meteor Mk.III dans leur contexte. A toutes les altitudes, le Meteor était sensiblement plus rapide que le Tempest, avec un avantage variant de 75 mph à 30.000 pieds à 84 mph à 1.000 pieds. Lors des essais comparatifs d'accélération à diverses altitudes, commençant avec les deux avions côte à côte à 190 mph indiqués, le Tempest avait un léger avantage initial ; mais une fois qu'il avait atteint 300 mph indiqués, le Meteor passait rapidement devant. Une comparaison de l'accélération en montée menée de la même manière, révéla que le Tempest avait l'avantage ; mais si le Meteor accélérât à sa vitesse maximale en légère descente, puis montait en chandelle, il dépassait rapidement le chasseur à moteur à pistons.

« De ongeschiktheid van de Meteor Mk.III om een aanvaardbaar schietplatform te vormen, is te wijten aan de onstabieleit rond de topas, die optreedt in frequent voorkomende operationele vluchtomstandigheden en verder nog aan de zware rolroeren en bijgevolg de traagheid van de rolroeren om het vizier op het doelwit terug te brengen. Die onstabieleit vertoont de neiging met de snelheid nog op te lopen en wanneer ze optreedt is het onmogelijk die nog tijdens een aanval te verhelpen ».

Buiten deze moeilijkheden werd de Meteor Mk.III, zoals alle eerste straaljagers, steeds moeilijker te controleren wanneer zijn snelheid opgedreven werd boven zijn samendrukbaarheidsdrempel van Mach 0,67. Het was tamelijk gemakkelijk per vergissing deze drempel te overschrijden; met vol gas beneden de 10.000 voet en een duikhoek van amper 15° was de versnelling voldoende om de jager in deze samendrukbaarheidzone te stuwen, waar zijn gedrag vlug slechter werd. Bij aangeduide snelheid van 500 mph, of Mach 0,68, deed zich een sterke onstabieleit rond de topas voor met laterale schommelingen, hoewel de besturing doeltreffend bleef. Indien men de snelheid op 5.000 voet tot 510 mph opdreef, of Mach 0,72, was er hevige onstabieleit rond de topas met laterale schommelingen en er was een grote inspanning nodig om de stuurknuppel te bewegen. Met een kleine extra versnelling tot 528 mph aangeduid op 6.000 voet, hetzij Mach 0,73, kreeg men, zoals blijkt uit het testrapport:

« Hevige «judder» of trillingen van boven naar beneden, ook de stuurknuppel trilde erg, volledig ondoeltreffend en «solid». Bij vermindering van gas werd de besturing na een poosje wachten opnieuw doeltreffend. De kritische Mach-snelheid van de Meteor III, waarboven het vliegtuig moeilijk te controleren bleek, was 0,74; de maximum toegelaten snelheid van het vliegtuig, om structurele redenen, was 500 mph aangeduid beneden 6.500 voet.»

De Meteor Mk.III is beter dan de Tempest, in alle vluchtdomeinen, maar ...

Een schijngevecht tegen een Tempest Mk. V een van de beste jagers met zuigermotor van toen, bracht de prestaties van de Meteor Mk.III in hun juiste context. Op gelijk welke hoogte was de Meteor duidelijk sneller dan de Tempest, met een voordeel schommelend tussen 75 mph op 30.000 voet en 84 mph op 1000 voet. Bij vergelijkende versnellingstesten op diverse hoogten, te beginnen met beide vliegtuigen naast elkaar tegen 190 mph aangeduid, had de Tempest in het begin een licht voordeel; maar eens voorbij 300 mph aangeduid ging de Meteor vlug voorop. Een gelijkaardige vergelijking van de klimversnelling gaf dan weer voordeel aan de Tempest; maar wanneer de Meteor tot zijn maximumsnelheid versnelde in lichte daling en dan in "chandelle" omhoog schoot, stak hij de jager met zuigermotor vlug voorbij

La faible charge alaire du Meteor (environ 165 kg/m²) lui permettait de virer plus serré que le Tempest (185 kg/m²) à n'importe quelle vitesse. Par ailleurs, à cause des médiocres ailerons du chasseur à réaction, le taux de roulis du Tempest était meilleur, ce qui lui donnait l'avantage pour initier les manœuvres de combat. Le rapport d'essais comparatifs poursuit :

Le Meteor III est supérieur au Tempest dans presque tout le domaine de vol. Si ce n'était la lourdeur de ses ailerons et la manœuvrabilité médiocre qui en découle en roulis, ainsi que son instabilité en lacet comme plate-forme de tir, il ferait un chasseur aux performances très supérieures

Le développement du Meteor continua pendant toute cette période ; une partie des recherches fut consacrée aux moyens de retarder l'apparition de la compressibilité et d'augmenter ainsi le nombre de Mach critique. Des essais en soufflerie, confirmés plus tard en vol avec un Meteor Mk.I dont les nacelles des moteurs furent parsemées de fils de laine, révélèrent que le « buffeting » était causé par un brutal décrochement de l'écoulement aux raccords entre les panneaux extérieurs des ailes et ces nacelles.

Une paire de nacelles allongées par l'avant et par l'arrière sembla résoudre le problème. Elle fut essayée en vol sur un Meteor Mk.I. Cette modification fit passer le nombre de Mach critique de 0,74 à 0,84, et, d'un seul coup, améliora la vitesse limite du chasseur aux altitudes moyennes et hautes d'environ 75 mph (la vitesse limite de 500 mph indiqués en dessous de 6.500 pieds, imposée par la limite de résistance structurale calculée, fut strictement maintenue).

Au début de 1945, le Squadron 616 commença sa transformation sur le Meteor Mk.III muni des anciennes nacelles de moteur. En février, il détacha quatre avions, trois Mk.III et un Mk.I à Melsbroek, pour servir à la défense aérienne.

Ces Meteor étaient peints tout en blanc, de sorte qu'ils fussent faciles à identifier et ne fussent engagés par des chasseurs et la DCA alliée.

Pour le Mk.I, cette mesure ne fut que partiellement efficace, mais heureusement pour son pilote, les artilleurs étaient aussi mauvais à viser qu'à reconnaître les avions. Au commencement, les pilotes de Meteor opérant en Belgique reçurent des ordres stricts pour rester au-dessus des territoires occupés par les Alliés afin d'éviter leur capture par l'ennemi. Mais comme la Luftwaffe ne s'aventurait que rarement au dessus des secteurs alliés, les Meteor eurent peu d'occasion d'intervenir et aucun ne le fit à ce moment.

Le 1er avril, les Meteor déménagèrent de Melsbroek à Gilze Rijen aux Pays-bas où ils furent rejoints par le reste de l'escadrille. Deux jours plus tard, les chasseurs à réaction décollèrent sur alerte pour la première fois, mais n'eurent pas de contact avec l'ennemi.

Dank zij de matige vleugelbelasting van de Meteor (ongeveer 165 kg/m²) kon deze bij gelijk welke snelheid scherper bochten dan de Tempest (185 kg/m²). Overigens was het rolpercentage van de Tempest beter, omwille van de matige rolroeren van de straaljager, en daardoor kon deze beter de gevechtsmanoeuvres inzetten. Het vergelijkingsrapport gaat verder:

« De Meteor is beter dan de Tempest in bijna elk vluchtdomein. Ware het niet door zijn zware rolroeren en de daaruit volgende matige handelbaarheid bij het draaien rond de rolas, evenals door de onstabiele rond de topas als schietplatform, dan zou het een jachtvliegtuig zijn met veel betere prestaties ».

De ontwikkeling van de Meteor duurde deze ganse periode nog voort; het onderzoekingswerk werd gedeeltelijk gewijd aan middelen om het optreden van de samendrukbaarheid te vertragen en op die manier de kritische Mach-snelheid te verhogen. Testen in de windtunnel, later in de lucht bevestigd met een Meteor Mk.I, waarvan de motorgondels hier en daar van wollen draden voorzien waren, wezen erop dat de « buffeting » veroorzaakt werd door brutaal loshaken van de luchtstroom aan de verbinding tussen de buitenpanelen van de vleugels en de motorgondels. Een paar hiervan, langs voor en langs achter verlengd, leken het probleem op te lossen. Dit werd in de vlucht uitgetest door een Meteor Mk.I. Deze wijziging voerde de kritische Mach-snelheid op van 0,74 tot 0,84 en meteen betekende dit een verbetering van de limietsnelheid van de jager op middelmatige en grote hoogte met ongeveer 75 mph (met strikt behoud van de limietsnelheid van 500 mph aangeduid beneden 6.500 voet, opgelegd door de berekende structurele weerstandslimiet).

Begin 1945 begon het squadron 616 met zijn omschakeling op Meteor Mk.II, voorzien met de vroegere motorkapvlakken. In februari werden vier vliegtuigen, drie Mk.III en een Mk.I naar Melsbroek gestuurd om er dienst te doen voor de luchtverdediging. Deze Meteors waren helemaal in het wit geverfd, zodat ze gemakkelijk te identificeren waren en niet als doelwit zouden dienen voor jagers en de geallieerde AAA. Voor de Mk.I bleek deze maatregel slechts gedeeltelijk efficiënt, maar gelukkig voor zijn piloot waren de artilleriejongens in het mikken even slecht als in het herkennen van vliegtuigen. In het begin kregen de Meteorpiloten die in België opereerden, strikt bevel boven de door de geallieerden bezette grondgebieden te blijven, om te beletten dat ze in de handen van de vijand zouden vallen. Maar aangezien de Luftwaffe zich maar zelden boven de geallieerde sectoren waagde, hadden de Meteors weinig gelegenheid tussen te komen en op dat ogenblik was er zelfs geen enkele opgetreden.

Op 1 april verhuisden de Meteors van Melsbroek naar Gilze Rijen in Nederland, waar ze door de rest van het squadron vervoegd werden. Twee dagen later stegen de straaljagers voor het eerst bij alarm op, maar ze kregen geen contact met de vijand.

Le 13, l'unité déménagea de nouveau, cette fois pour Kluis, près de Nimègue. Trois jours plus tard, les pilotes de Meteor furent autorisés à opérer au-dessus du territoire ennemi. Ils commencèrent par des reconnaissances armées au-dessus des Pays-Bas, mitraillant des véhicules ennemis lorsqu'ils en trouvaient.

Désormais les Alliés avançaient rapidement en Allemagne et en plusieurs points du front occidental, la résistance s'était effondrée. Le Squadron 616 dut se déplacer souvent suivant l'évolution de la situation au sol. Le 20 avril, les Meteor arrivèrent à Qualeenbruck près de Brême ; cinq jours plus tard, ils en repartirent pour Fassberg.

Le 29 avril, l'unité subit sa première perte depuis son rééquipement. Le Squadron Leader Watts et le Flight Sergeant Cartnell décollèrent de Fassberg pour une patrouille ; le dernier message entendu à la radio émanait de Watts qui disait à son ailier de resserrer la formation parce qu'ils allaient pénétrer dans un nuage. Peu après, les deux avions se percutèrent et les deux pilotes furent tués.

Pendant toute cette période, les Meteor attaquèrent des aérodromes au canon. Ils n'eurent cependant aucune occasion d'engager l'ennemi en combat aérien.

Le 3 mai l'unité déménagea à Luneburg et y était toujours lorsque fut ordonné de cesser toute nouvelle action offensive. La guerre en Europe continua encore quelques jours, mais les Meteor n'intervinrent plus.

En mai, une deuxième unité de la RAF, le Squadron 504 basé à Colerne fut rééquipée de Meteor Mk.III. Bien qu'il n'eût pas le temps d'achever sa transformation avant la fin du conflit, il serait certainement entré en action si la guerre avait duré un peu plus longtemps.

En juillet 1945, une unité de grande reconnaissance, le Squadron 541 doté de Spitfire PR-19, reçut trois Meteor Mk.III pour évaluer l'avion à réaction dans ce rôle.

Le Meteor n'apporta que peu d'améliorations en matière de performances par rapport au Spitfire et dans plusieurs domaines – notamment en autonomie et altitude – il se montra moins bon. Il ne fut pas utilisé pour la reconnaissance (cinq ans plus tard, en 1950, le Squadron fut doté du sensiblement meilleur Meteor PR-10).

Si la guerre en Europe avait continué pendant l'hiver 45-46, la Luftwaffe aurait probablement eut à faire à la version Mk.4 du Meteor (à l'époque, la RAF était passée des chiffres romains aux chiffres arabes pour la numérotation des versions). Le prototype de cette nouvelle version fut un Mk.III de série, motorisé avec deux Rolls Royce Derwent 5 d'une poussée unitaire de 1500 kg (75% d'amélioration par rapport aux chasseurs du début), et muni des nacelles allongées qui avaient porté le nombre de Mach critique à 0,84. Le Meteor 4 vola pour la première fois en juillet 1945.

Op 13 april verhuisde de eenheid opnieuw, ditmaal naar Kluis bij Nijmegen. Drie dagen later kregen de Meteorpiloten toelating om boven vijandelijk grondgebied op te treden. Ze begonnen met gewapende verkenningvluchten boven Nederland en mitrailleurden vijandelijke voertuigen als ze er vonden.

Van dan af rukten de geallieerden vlug op in Duitsland en op verschillende punten van het westelijk front was de weerstand ineengestort. Het Squadron 616 moest zich dikwijls verplaatsen, in functie van de evolutie van de toestand op de grond. Op 20 april landden de Meteors in Qualeenbruck bij Bremen; vijf dagen later trokken ze verder naar Fassberg.

Op 29 april telde de eenheid haar eerste verlies sedert de heruitrusting. Squadron Leader Watts en Flight Sergeant Cartnell stegen vanuit Fassberg op voor een patrouille; het laatste bericht dat op de radio gehoord werd, kwam van Watts die zijn collega zei, dicht bij de formatie aan te sluiten omdat ze in de wolken gingen. Kort nadien botsten de twee vliegtuigen op elkaar en beide piloten vonden de dood.

Tijdens deze ganse periode vielen de Meteors met hun kanonnen vliegvelden aan. Ze hadden nochtans geen enkele gelegenheid, de vijand tot een luchtgevecht uit te dagen. Op 3 mei verhuisde de eenheid naar Luneburg, waar ze nog steeds was, toen het bevel kwam alle nieuwe aanvalsacties stop te zetten. De oorlog in Europa duurde nog enkele dagen, maar de Meteors traden niet meer op.

In mei werd een tweede eenheid van de RAF, Squadron 504 op Colerne hernutgerust met Meteor Mk.III. Hoewel er geen tijd genoeg was voor de omschakeling op Meteor, zou deze eenheid zeker in actie getreden zijn indien de oorlog iets langer had geduurd.

In juli 1945 kreeg een verkenningseenheid, Squadron 541, uitgerust met Spitfire PR-19, drie Meteor Mk.III toestellen om het straalvliegtuig in deze rol te evalueren.

De Meteor bracht maar weinig prestatieverbetering in vergelijking met de Spitfire en op verscheidene andere gebieden – onder andere autonomie en hoogte – was hij minder goed. Hij werd niet gebruikt voor verkenning (vijf jaar later, in 1950, werd het Squadron uitgerust met de gevoelig betere Meteor PR-10).

Indien de oorlog in Europa tot in de winter 45-46 was blijven duren, had de Luftwaffe het waarschijnlijk nog moeten opnemen tegen de Mk.4 versie van de Meteor (in die tijd was de RAF overgestapt van Romeinse op Arabische cijfers voor de nummering van de opeenvolgende versies). Het prototype van deze nieuwe versie was een serie-Mk.III gemotoriseerd met twee Rolls Royce Derwent 5 met ieder een stuwkracht van 1500 kg (75% verbetering in vergelijking met de eerste jagers) en voorzien van verlengde motorgondels, waardoor de kritische Mach-snelheid tot 0,84 opgevoerd was. De Meteor 4 vloog voor het eerst in juli 1945.

Record de vitesse

Tant que dura la guerre, le record absolu de vitesse était une incongruité. Le record prestigieux, toujours détenu par l'Allemagne était de 755 km/h, vitesse atteinte en 1939 par un Messerschmitt 209. La nation vaincue ne pouvait conserver ce record et l'Air Ministry ordonna que deux Meteor 4 fussent préparés pour une tentative aussitôt que possible. Les avions furent des Mk.III modifiés par démontage des armes et recouvrement des goulottes de tir. Leurs moteurs Derwent Mk.5 furent poussés pour donner 1620 kg de poussé pendant trois minutes nécessaires pour accélérer à la vitesse maximale et parcourir les trois kilomètres du parcours.

Le 7 novembre 1945, le Group Captain H. Wilson parcourut quatre bases à la vitesse moyenne de 975 km/h à basse altitude, au-dessus de la Baie de Harne et ramena le record à la Grande Bretagne.

Peu après l'Air Ministry eut vent de préparatifs aux Etats-Unis pour battre avec un Lockheed Shooting Star le record du Meteor. La RAF commença à se préparer pour améliorer son propre record, utilisant une paire de Meteor 4 encore plus modifiés. Les moteurs Derwent 5 furent modifiés pour pousser 1890 kg pendant de brèves périodes, les joints du revêtement furent mastiqués et l'avion fut recouvert de peinture brillante. Des réservoirs supplémentaires à la place des canons apportèrent 310 l de plus pour la tentative. A bord de l'un de ces avions, le Group Captain Teddy Donaldson porta le record à 991,7 km/h.

Avec la fin de la guerre disparut l'urgence de mettre le Meteor 4 en service rapidement et la production du Mk.III fut maintenue jusqu'en 1947. 210 exemplaires furent construits, dont les 15 derniers avec les nacelles longues.

Pendant ce temps, Gloster consacra beaucoup de moyens à l'amélioration du Mk.4 avant sa fabrication en grande série. La structure fut renforcée et une nouvelle cabine pressurisée fut installée. D'autres changements firent de l'avion une plate-forme de tir considérablement plus efficace à grande vitesse. Les ailes rognées devinrent la règle, les panneaux externes de voilure furent renforcés ; les ailerons devinrent plus légers et plus vifs que ceux du Mk.III. De plus, une modification du mécanisme du compresseur de direction éleva la vitesse d'apparition de l'instabilité en lacet.

Le Mk.4 n'entra pas en service dans la RAF avant la fin de 1947. Dans les années qui suivirent, il devint l'une des armes favorites du Fighter Command qui en reçut 465. Il fut également exporté ; le gouvernement argentin en acheta 100, la Belgique 48, les Pays-Bas 65, le Danemark 20 et le gouvernement égyptien 12.

Snelheidsrecord

Zolang de oorlog duurde was het absolute snelheidsrecord eigenlijk onbetamelijk. Het indrukwekkende record, nog steeds in Duitse handen, was 755 km/u, snelheid die in 1939 door een Messerschmitt 209 gehaald werd. De verslagen natie mocht dit record niet behouden en het Air Ministry gaf opdracht, zo spoedig mogelijk twee Meteor 4 voor te bereiden voor een poging. De vliegtuigen waren gewijzigde Meteor Mk.III, want men had de wapens gedemonteerd en de openingen bedekt. Hun Derwent Mk.5 motoren werden opgedreven om 1620 kg stuwkracht te leveren gedurende de drie minuten die nodig waren om tot maximumsnelheid te versnellen en de route van drie kilometer te vliegen.

Op 7 november 1945 vloog Group Captain H. Wilson over vier basissen met een gemiddelde snelheid van 975 km/u op lage hoogte, boven de Baai van Harne en zo bracht hij het record naar Groot-Brittannië terug.

Kort nadien had het Air Ministry echo's gehoord van de voorbereidingen in de Verenigde Staten om met een Lockheed Shooting Star het record van de Meteor af te pikken. De RAF begon zich voor te bereiden om haar eigen record te verbeteren met een paar nog meer gewijzigde Meteors 4. De Derwent 5 motoren werden gewijzigd om gedurende korte periodes 1890 kg te halen, de naden van de bekleding werden gedicht en het vliegtuig werd met een glanzende verf bedekt. Extra tanks op de plaats van de kanonnen leverden 310 liter meer brandstof voor de poging. Aan boord van één van deze toestellen bracht Group Captain Teddy Donaldson het record op 991,7 km/u.

Met het einde van de oorlog verdween de dringende noodzaak, de Meteor 4 vlug in dienst te kunnen nemen en de productie van de Mk.III duurde tot in 1947. Er werden 210 exemplaren gebouwd, waarvan de laatste 15 met lange gondels.

Gedurende die tijd besteedde Gloster veel middelen aan de verbetering van de Mk.4 vóór de grote serie productie. De structuur werd versterkt en men installeerde een nieuwe drukkabine. Verdere wijzigingen maakten van dit vliegtuig een schietplatform dat heel wat doeltreffender was bij grote snelheid. De kortere vleugels werden de regel en de buitenpanelen werden verstevigd; de rolroeren werden lichter en vinniger dan die van de Mk.III. Bovendien werd de snelheid verhoogd waarbij de onstabieleit rond de topas optrad door een wijziging aan de besturing van het richtingsroer.

De Mk.4 werd door de RAF niet in dienst genomen vóór eind 1947. In de daarop volgende jaren werd hij één van de lievelingswapens van het Fighter Command, dat er 465 kreeg. De Mk.4 werd ook uitgevoerd; de Argentijnse regering kocht er 100, België 48, Nederland 65, Denemarken 20 en de Egyptische regering 12.

Le Meteor fut remplacé par le 8, à fuselage allongé, empennage modifié pour augmenter le nombre de Mach critique, moteurs Derwent plus puissants et siège éjectable. Le Mk.8 fut produit en grands nombres par Gloster et Armstrong Whitworth en Grande Bretagne, mais aussi sous licence aux Pays-Bas et en Belgique. Deux escadrilles de la Royal Australian Air Force combattirent en Corée avec le Mk.8 ; ce type resta en première ligne dans les unités de chasse de jour de la RAF jusqu'en 1955.

Des variantes du Meteor furent développées pour remplir des tâches variées. Le Mk.7 était un biplace d'entraînement, le Mk.9 un chasseur de reconnaissance armé, avec des caméras dans le nez, et le Mk.10 un avion de grande reconnaissance sans armement.

Les versions 12, 13 et 14 étaient des biplaces de chasse de nuit ou des chasseurs tout-temps équipés de radar. En plus de la RAF, ceux-ci servirent en France, en Belgique, au Danemark, en Egypte, en Syrie, et en Israël.

Le Mk.14 resta en première ligne de la RAF jusqu'en 1961. Au total 3.875 Meteor de toutes versions ont été construites ; ils ont été utilisés par 10 forces aériennes.

Traduction française de Michel BENICHOU
pour « Le Fana de l'Aviation – N° 328 de mars 1997.

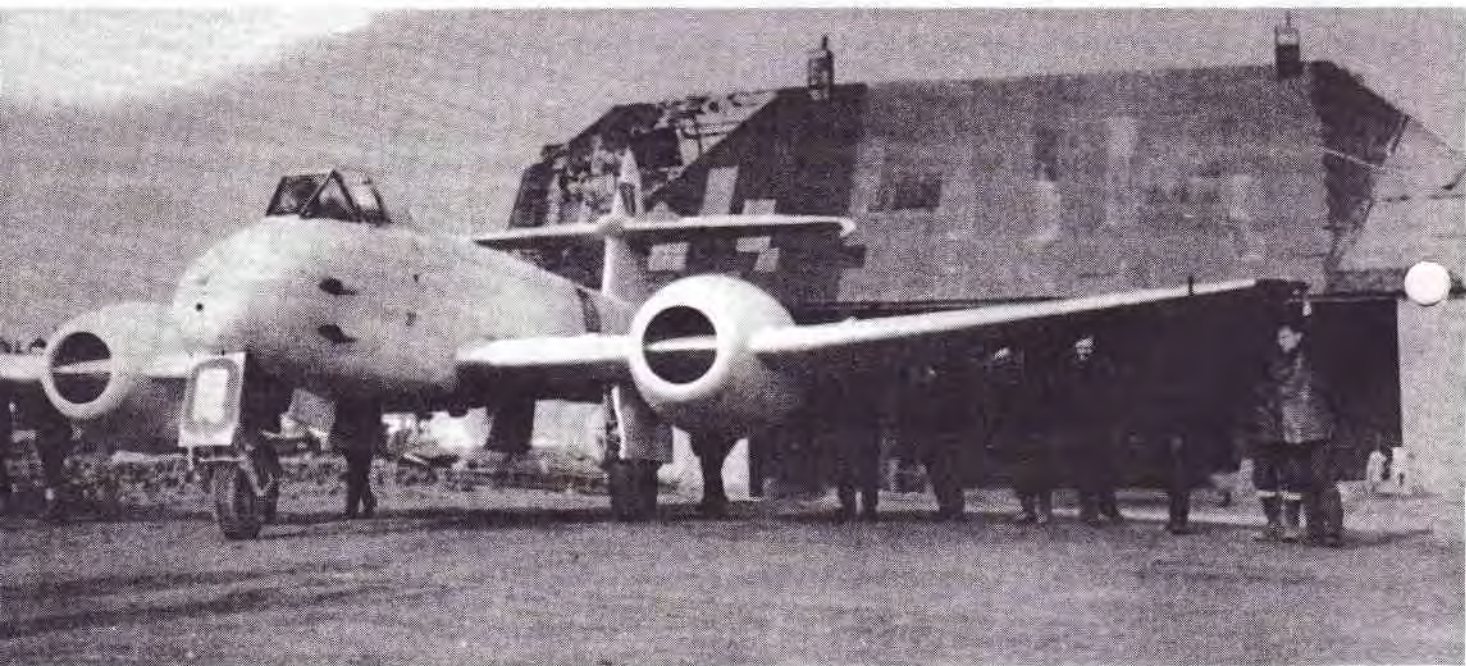
De Meteor werd vervangen door de 8, met verlengde romp, gewijzigd hoogteroer om de kritische Mach-snelheid te verhogen, krachtiger Derwent motoren en schietstoel. De Mk.8 werd in groot aantal geproduceerd door Gloster en Armstrong Whitworth in Groot-Brittannië, maar ook onder licentie in Nederland en in België. Twee smaldelen van de Royal Australian Air Force streden in Korea met de Mk.8; dit type bleef tot in 1955 in de eerste lijn in de dagjachteenheden van de RAF.

Er werden ook varianten van de Meteor ontwikkeld om diverse taken te vervullen. De Mk.7 was een trainingstweezitter, de Mk.9 een bewapende verkenningjager met camera's in de neus en de Mk.10 een vliegtuig voor verre verkenning zonder bewapening.

De versies 12, 13 en 14 waren tweezitters voor nachtjacht of met radar uitgeruste jagers voor alle weer. Niet alleen in de RAF, maar ook in Frankrijk, België, Denemarken, Egypte, Syrië en Israël waren deze toestellen in dienst.

De Mk.14 bleef in eerste lijn bij de RAF, tot in 1961. In totaal werden 3.875 Meteors in alle versies gebouwd; ze werden door 10 luchtmachten gebruikt.

Nederlandse vertaling door Gil VAN DEN BROECK



Le « Meteor » III « YQ » du Squadron 616 à Melsbroek
De « Meteor » III « YQ » van Squadron 616 in Melsbroek

RAVAIR A BASTOGNE

Au moment où Hitler lance sa fulgurante et inattendue offensive des Ardennes le haut commandement allié décide d'envoyer en Belgique deux divisions aéroportées au repos dans la région de Reims afin de contrer l'avance allemande. La 82ème division aéroportée défendra le nœud routier et les hauteurs de Werbomont, la 101ème division aéroportée reçoit la même mission pour Bastogne. Le mouvement se fera par la route et les 18 et 19 décembre 1944, les deux unités rejoignent leurs objectifs respectifs. Pour la 101ème des problèmes se posent dès le départ, son commandant le général TAYLOR se trouve à Washington et ce sera le brigadier général Anthony Mc AULIFFE qui prendra le commandement de la division. Pendant le mouvement les trains arrière de la division subissent des attaques allemandes et un convoi comprenant des vivres et du carburant n'atteint Bastogne qu'en abandonnant une partie de ses véhicules. Les pertes les plus graves se situent le 19 décembre vers 22h30 alors que la 326ème compagnie médicale parachutiste subit une attaque ennemie. Le chirurgien de la division, le lieutenant colonel David GOLD est fait prisonnier avec 18 officiers et 125 hommes de la compagnie. Quatre officiers et 113 hommes éviteront la capture et rejoindront Bastogne. Le 20 décembre un dernier véhicule radio du VIIIe corps rejoint le QG du général Mc AULIFFE, il sera d'une importance capitale pour la survie de la division qui se trouve encerclée dès le 20 décembre au soir. Très vite on se rend compte que cette survie dépendra de son ravitaillement en munitions, en vivres et en plasma sanguin, le tout ne pouvant lui parvenir que par air. Aucun moyen de balisage n'avait été emporté et le premier parachutage envisagé est celui de deux équipes de

«pathfinders» munis du système de repérage «Eureka».

Deux avions C-47 Dakota parachuteront chacun une équipe pathfinder de dix hommes à une heure d'intervalle afin qu'au moins une des deux équipes arrive saine et sauve au sein du périmètre de la 101ème Airborne. La mission planifiée le 22 décembre est reportée au 23 avec pour mission pour les pathfinders de mettre immédiatement le poste Eureka en action afin de recevoir un premier ravitaillement par air de 40 C-47. La mission partira de l'aérodrome de Chalgrove en Grande-Bretagne où les pathfinders suivaient un stage de formation. Les avions seront escortés par des chasseurs et parachuteront les équipes sur une DZ (dropping zone) au sud-ouest de Bastogne. La deuxième équipe ne sera parachutée qu'après avoir reçu un signal (fumée orange) placé sur la DZ par la première équipe. Le matériel emporté par les pathfinders comprend six postes Eureka (chacun avec deux batteries de réserve) quatorze lampes, quatorze panneaux de balisage fluorescent rouge et six caisses de grenades fumigènes de couleur. L'«Initial Point» pour le parachutage était le clocher de l'église de Léglise ! A cet endroit les deux avions sont pris sous le feu des batteries ennemies. L'avion leader reçoit quelques impacts mineurs mais largue la première équipe commandée par le lieutenant WILLIAMS à 09h31. Trois minutes plus tard, le signal orange est allumé et le poste Eureka entre en activité. La deuxième équipe est parachutée à 09h55. C'est sur un tas de briques non loin d'une maison que fut installé l'Eureka et son antenne.

Le premier ravitaillement par air des encerclés de Bastogne allait avoir lieu 90 minutes après l'arrivée des pathfinders. Des panneaux compléteront le balisage et ce sont 40 C-47 répartis en trois formations qui

décollent vers Bastogne. La météo est mauvaise, les avions n'ont pas d'escorte et très rapidement ils sont soumis au tir des batteries allemandes. 28 C-47 atteindront la DZ entre 12h10 et 14h07 et parachuteront leur chargement. Une formation entière devra faire demi-tour sans avoir parachuté. Seuls deux avions reviendront à l'aérodrome de départ sans avoir été atteints par des impacts. Quatre avions seront abattus avant d'atteindre la DZ et cinq avions feront un atterrissage forcé sur le chemin de retour.

Pour cette première mission de ravitaillement par air, 252 membres d'équipage se trouvaient à bord des avions. Quatre seront gravement blessés, deux légèrement mais seize sont portés disparus. Parmi les largueurs l'on compte un tué, un blessé et trois disparus.

Le bilan est lourd mais la division a reçu un fameux bonus pour son moral. Ce parachutage allait être suivi par un des plus importants ravitaillements par air de l'histoire des aéroportés. En effet, en fin de cette même journée du 23 décembre une armada de C-47 se dirige sur Bastogne. Ce sont 253 Dakota qui parachutent plus de 140 tonnes de munitions, de vivres et de médicaments. Le même jour un message quitte Bastogne vers le QG du Corps, c'est un véritable appel au secours pour les nombreux blessés : « Avons 120 blessés graves à opérer, 250 blessés sur civières et 400 blessés plus légers. Demandons des équipes chirurgicales, de la pénicilline et du plasma. Pouvez-vous envisager de nous envoyer un ravitaillement par planeurs »

Le 24 décembre 155 Dakota sont à nouveau envoyés sur Bastogne. Cette fois les parachutages seront échelonnés sur un court laps de temps : 12 minutes, de 13h38 à 13h50 et les formations volent à des altitudes différentes : 300,

350, 800 et 2.200 pieds. Un seul avion fera un atterrissage forcé en France au retour.

Le jour de Noël 1944 allait apporter deux cadeaux inattendus aux parachutistes encerclés. A 14h20 un avion Lightning P-38 de la 19ème escadrille de reconnaissance fait un passage en rase-mottes afin de larguer des photos aériennes des emplacements ennemis ainsi que des cartes au 1:50.000 de la région. A la tombée de la nuit, un petit avion de liaison réussit un atterrissage au nord de Bastogne et dépose le major chirurgien SERREL ainsi que des médicaments et de la pénicilline. Ce chirurgien effectuera quinze opérations importantes dans les 36 heures qui suivront son arrivée.

Aucun parachutage n'ayant pu avoir lieu le 25 décembre il est décidé d'envoyer un important ravitaillement au moyen de planeurs ? Le temps étant couvert en Grande-Bretagne, c'est de France que partiront les C-47 et les planeurs WACO. Ces planeurs proviennent en partie de ceux récupérés après l'opération MARKET-GARDEN en Hollande.

Trois missions sont programmées :

- Un planeur comportant des équipes chirurgicales et des médicaments.
- 10 planeurs chargés de carburant.
- 50 planeurs chargés de munitions et de vivres.

Le premier planeur avait cinq chirurgiens et quatre infirmiers à son bord ainsi qu'un important lot de médicaments. Le vol s'effectue le 26 décembre à une altitude de 300 pieds et le planeur est largué à 15h10 au nord de Bastogne. La LZ « Landing Zone » est balisée au moyen d'une lettre T et de fumigènes. Le planeur atterrit finalement à 100 m d'une compagnie installée à la limite du périmètre défensif. Trois des chirurgiens sont immédiatement emmenés vers l'hôpital divisionnaire. Mais miracle, de Grande-Bretagne où

le temps s'est dégagé, arrivent 289 Dakota, cinq minutes après le premier planeur. Cette fois, c'est l'opération KANGOROO qui prend toute son ampleur et 169 tonnes de munitions, de matériel radio, d'essence et de vivres sont parachutés. 28 avions seront sérieusement endommagés par l'artillerie AA allemande, 3 avions devront faire un atterrissage d'urgence. L'équipage et les largueurs d'un C-47 abandonneront l'avion en sautant en parachute d'une altitude de 350 pieds. Trois avaient été blessés en vol, ils atterriront entre les lignes américaines et allemandes, sur les six sauteurs, cinq seront récupérés par les parachutistes américains. Un autre C-47 volant sur un moteur au-dessus de la Manche signale l'arrêt de son second moteur. Recherché par les équipes Air-Sea Rescue, il ne sera jamais retrouvé.

C'est au tour de la formation de dix planeurs WACO de venir atterrir avec un chargement de 60 jerrycans d'essence par planeur. C'est la piste employée par les petits avions de liaison L-4 qui a été balisée. Certains planeurs sont équipés du nouveau nez Griswold. Il s'agit d'une structure tubulaire qui renforce l'avant du planeur afin de protéger le cockpit et les pilotes lors d'un atterrissage contre un obstacle.

La formation est à nouveau prise sous le feu des armes ennemies. A 17h30 les dix planeurs arrivent avec leur chargement dans le périmètre. Certains jerrycans sont troués et perdent leur carburant, mais aucune balle incendiaire n'a provoqué d'incendie et les dix C-47, parfois percés comme une passoire, regagnent les aérodromes de départ. Aucun membre d'équipage n'avait été blessé mais il est compté 70 impacts dans un des C-47. Les 22 pilotes de planeur regagnent la garnison de Bastogne pour y passer leur première nuit.

La troisième et dernière mission de ravitaillement par 50 planeurs est remise au 27 décembre et sera consacrée à l'approvisionnement en munitions d'artillerie de calibre 155 mm. Chaque planeur

emportera environ 1 ½ tonne d'obus, dans certains planeurs on a ajouté à nouveau des médecins et du personnel médical. Cette fois, la mission se terminera mal pour les pilotes de transport et les planeurs. Dès l'approche de Bastogne tous les avions et les planeurs sont soumis à un tir nourri de la part de l'ennemi. Seuls 36 Dakota sur les 50 retourneront à leurs bases de départ. Les autres seront tous abattus en vol ou feront un atterrissage forcé soit à Bastogne soit en territoire ennemi.

Pour les planeurs le bilan est encore plus lourd ; 17 planeurs sont abattus avant d'atteindre Bastogne. Les pilotes d'un planeur verront leur avion remorqueur prendre feu à 5 km de Bastogne ; ils attendent de voir sauter l'équipage du C-47 en parachute avant de se dégager du câble de remorquage et auront encore la chance de pouvoir atterrir au sein du périmètre défensif.

Ce sera le dernier ravitaillement par air de Bastogne. Le 27 décembre au soir, une première unité de la 4ème Division blindée effectue une jonction avec les troupes encerclées et ce sont 260 blessés graves qui sont évacués en priorité. Parmi ces blessés figurent des civils belges dont des enfants.

12 membres d'équipage de C-47 et 55 pilotes de planeurs seront évacués le 28 décembre. Les membres d'équipage ayant pu sauter en parachute auront soit été prisonniers soit été cachés par des civils des environs de Bastogne. Le bilan de ce dernier ravitaillement est très lourd : 218 membres d'équipage avaient débuté la mission ; 39 ne rejoindront pas leur base, 18 sont tués, 21 fait prisonniers. Parmi les pilotes de planeur on dénombre 3 tués et 14 prisonniers.

Mais n'oublions pas que c'est grâce à leur courage et leur sacrifice que Bastogne et la 101ème Division Airborne ont résisté à l'offensive allemande.

Extrait de « Ces merveilleux fous volants dans leurs drôles de machines » avec l'aimable autorisation de l'auteur, Monsieur René COUCKE.

Les Brewster Buffalo de l'Aéronautique Militaire belge

A la suite de l'article paru dans le numéro 3/99 du bulletin trimestriel, des membres nous ont signalé qu'ils avaient vu au moins un exemplaire de cet appareil en Belgique. Ainsi, Daniel COLIN qui, avant-guerre, était élève-pilote à l'Ecole de pilotage de Wevelgem a assisté à une démonstration de cet avion sur cet aérodrome. Il était piloté par le capitaine Fernand RUCQUOY qui plus tard, devint le premier commandant de l'Aviation Militaire de la Force Publique au Congo Belge.

Jacques DOME aperçu aussi ce type d'appareil aux Etablissements de l'Aéronautique Militaire à Evere en 1939. S'agissait-il d'un avion mis à la disposition du gouvernement belge pour évaluation ?

Denis NOOTENS, membre de notre association et président du Centre National de Vol à Voile nous a fait parvenir un nouvel article concernant cet avion, publié par Squadron/Signal Publications sous la signature de Jim MAAS. Il donne des précisions intéressantes sur le « Model 339B Belgium » du Brewster Buffalo, que nous avons le plaisir de reproduire.

ooooo

During the summer of 1939 Belgium urgently needed new fighters to replace their obsolete Fairey Fox biplanes, and placed a contract with Brewster for forty export variants of the F2A-2. The German invasion of Poland during September of 1939 led the Belgians to appeal to the US State Department to allow production of their contract ahead of the US Navy. The Navy reluctantly agreed to the State Department request for priority and production of the Belgians Model 339B began during early 1940.

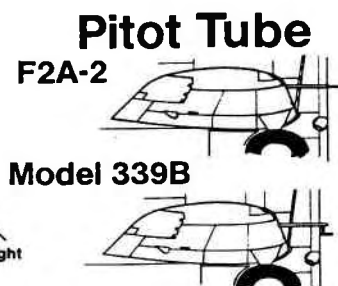
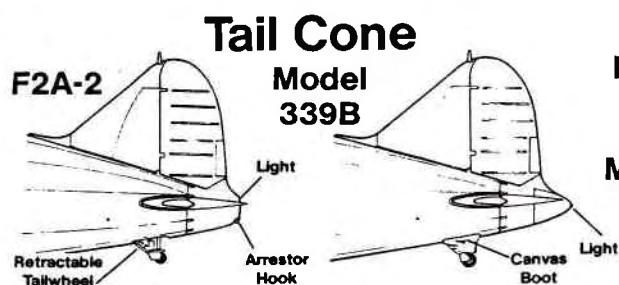
The Brewster Model 339B was essentially a de-navalized variant of the F2A-2. The catapult gear, life raft, RDF antenna, and tailhook were deleted. The 1,200 hp Wright R1820-40 engine was replaced by an export 1,100 hp Wright R1820-G105 driving a Curtiss Electric cuffed propeller. The Model 339B featured a pointed tailcone that faired over the tailhook opening, increasing the fuselage length slightly.

Painted in Belgian camouflage of Dark Earth and dark Green over Silver lacquer and carrying Belgian roundels, the initial

example of the Model 339B rolled off the assembly line during April of 1940 and was immediately shipped to Belgium. Unfortunately, the German Blitzkrieg during May of 1940 overran the Low Countries and the ship carrying the crated Brewster was diverted to France, arriving at Bordeaux on 28 May 1940. The aircraft was subsequently captured by the Germans and is believed to have been assembled and test flown by the Luftwaffe. The next six Model 339Bs off production line were rushed across the Canadian border and loaded aboard the French aircraft carrier BEARN which was in Halifax loading Curtiss SBC Helldivers and Hawk 75A-4s purchased for the *Armée de l'Air*. The carrier sailed on 16 June 1940 and was in mid-ocean when France fell.

The convoy was diverted to the Caribbean island of Martinique, a French possession, where the aircraft were unloaded and parked in a field waiting for the political situation to stabilise. During mid-September, it appeared that the French Vichy regime might become an active Axis ally and the U.S. State

Department became seriously concerned over the presence of potentially hostile aircraft in the vicinity of the vital Panama canal. Political pressure was brought to bear on the Vichy ambassador to have the aircraft either disabled or moved to Indochina. Unknown to the French, six Douglas B-18 bombers of the USAAF's 25th Bombardment Group were stationed on nearby Antigua Island, with orders to bomb the aircraft and French shipping if Martinique became a threat. The crisis was resolved when Washington was



The retractable naval style tail wheel was retained and protected by a canvas boot. The straight pitot tube on the starboard wing was replaced by an « L » shaped pitot tube. Armament for the Belgian contract was to be customer supplied and installed after delivery. Provisions were made for installation of two .50 calibre machine guns in the fuselage and two .50 calibre machine guns in the wings. A simplified fixed post gun sight replaced the Navy telescopic gun sight.

informed that Martinique Island had no airfield and all of the aircraft were permanently grounded. The Buffalos and the French owned aircraft languished on Martinique until they were destroyed by explosive planted by unknown agents (*)

The thirty-three remaining Models 339Bs of the Belgian contract were relinquished to the British by the Belgian government in exile. British Air Ministry serial numbers AS410-437, AX811-820, and BB450 were

a number of the model 339Bs was assigned to No. 71 (Eagle Squadron, manned by American volunteers, for training). The eagle Squadron found the Model 339B unsuitable for European combat, lacking a reflector gunsight, protected fuel tanks, or redundant control cables. Additionally all the aircraft's instrument were in French ! Trials flown by the British quickly led to a decision that the Brewster would only be used to equip overseas units.



The Belgian Model 339B featured a pointed tailcone which lengthened the Buffalo's fuselage slightly. The carrier style tail wheel and cuffed Curtiss Electric propeller of the F2A-2 have been retained, but the pitot tube has been replaced by an 'L' shaped pitot tube.



assigned to the Model 339Bs (including the six Model 339Bs on Martinique which tried unsuccessfully to obtain). The ex-Belgian Brewsters began arriving in Britain during July of 1940 and was fitted with British .303 calibre machine guns in the wings and .50 calibre machine guns in the fuselage. During October of 1940

Eventually the Brewsters were replaced by Grumman Martlets (the British F4F Wildcat variant) and during mid-1941 the survivors were relegated to airfield hacks or instructional airframes for training mechanics.

(*) On a vu dans le numéro précédent que les deux Brewsters (N° 5 et 8) ont été détruits par le feu et non pas par charges explosives.





Uit liefdadigheid!

Elf brandweerlui van de luchtmacht basis van de RAF in Cranwell poseren nog even bij de persvoorstelling van een kalender die ze hebben uitgegeven. In die kalender staan ze allemaal, net iets minder naakt dan hier, in verschillende poses op en rond het vliegveld.

De opbrengst gaat naar een goed doel.

Laatste nieuws: De beheerraad van de « Vieilles Tiges » van België zou benaderd zijn om dit soort kalender uit te geven!

Pour une bonne œuvre !

Onze pompiers de la base aérienne de la RAF de Cranwell posent pour la présentation à la presse d'un calendrier qu'ils ont conçu. Dans celui-ci, ils sont photographiés nus comme sur cette photo, dans différentes poses et à plusieurs endroits de la base.

La recette ira à une œuvre de bienfaisance.

Dernière minute: Le conseil d'administration des Vieilles Tiges de Belgique serait pressenti pour concevoir ce genre de calendrier !

Rappel ! *Le moment est venu de payer votre cotisation pour l'an 2000*

VIREMENT OU VERSEMENT

8251 01346
POSTCHEQUE 02

signature(s) et date de signature

En cas de complètement manuel, un seul caractère par case

Ne pas accepter en paiement

montant

compte bénéficiaire

000-0356122-35

nom et adresse bénéficiaire

VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

ASBL

R MONTOYER 1

1000 BRUXELLES

communication

COTISATION - LIDGELD

Ne rien écrire ci-dessous

Herhaling ! *De tijd is gekomen om uw lidgeld voor het jaar 2000 te betalen*

Le 25 mars 2000, vous serez en « Plein ciel »

Assemblée générale et banquet annuel à l'hôtel Hilton.

Inscrivez cette date dans votre agenda !



Op 25 maart 2000, u zult in « Plein ciel » zijn

Algemene vergadering en jaarlijksbanket in het hotel Hilton

Datum in te schrijven in uw agenda