



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

# VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

PIONNIERS  
ET ANCIENS  
DE L'AVIATION

PIONNIERS  
EN OUDGEDIENDEN  
VAN DE LUCHTVAART

In dit nummer  
Dans ce numéro

## Crash TANGANYIKA

OPERATION  
MOSES

COLD WAR (IV)

Spitfire Museum,  
Florennes

N° 4-2018

39<sup>ste</sup> jaar  
Oktober - november - december

39<sup>ème</sup> année  
Octobre - novembre - décembre  
Driemaandelijks - Trimestriel - P605174  
ISSN 2466-8923

  
2014-18

[www.vieillestiges.be](http://www.vieillestiges.be)



PIONNIERS  
ET ANCIENS  
DE L'AVIATION  
  
PIONNIERS  
EN OUDGEDIENDEN  
VAN DE LUCHTVAART

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

Editeur responsable  
Wilfried De Brouwer

Lay out  
Benoit Goffart

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

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

Verantwoordelijke uitgever  
Wilfried De Brouwer

Lay out  
Benoit Goffart

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

Photo cover:

Sud Aviation SE310 Alouette II A7.  
Belgian Army, 18 Sqn LtAvn, Det COMRU,  
Ruanda-Urundi - 1961

Coll. Daniel Brackx

# Conseil d'administration Raad van Bestuur

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

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

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

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

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

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

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

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

Administrateurs - Beheerders  
Danny Cabooter  
03 633 2242 stampe@skynet.be

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

Michel Dillien  
081 231 159 michel.dillien@skynet.be

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

Louis Jeangout  
081 812 312 louis.jeangout@scarlet.be

Michel Leclair  
02 784 20 23 michel.leclair@skynet.be

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

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

## Au sommaire du magazine 4-2018

Le mot du président
Bienvenue aux nouveaux membres - Activités et agenda
Décès
Pelle Dardenne Golf Trophy
This is your secretary speaking...
Monument polonais à Sint-Denijs-Westrem
Vol de sauvetage dramatique au-dessus du Lac Tanganyika <a href="http://www.museespitfire-florennes.be">www.museespitfire-florennes.be</a>
Évolution de nos escadrilles d'avions de combat au cours de la Guerre Froide (1946-1991) - IV
Pilotless aircraft: utopic or unavoidable evolution
Quand le ciel était belge
Operation Moses
Patrimonium

## Inhoud van magazine 4-2018

04	Het woordje van de voorzitter
06	Welkom aan nieuwe leden - Activiteiten en agenda
07	Overlijdens
07	Pelle Dardenne Golf Trophy
08	This is your secretary speaking...
09	Pools monument te Sint-Denijs-Westrem
10	Dramatische reddingsvlucht boven het Tanganyika-meer <a href="http://www.museespitfire-florennes.be">www.museespitfire-florennes.be</a>
20	
27	Evolutie van de smaldelen gevechtsvliegtuigen tijdens de Koude Oorlog (1946-1991) - IV
37	Pilotless aircraft: utopic or unavoidable evolution
43	Toen de hemel Belgisch was
50	Operation Moses
56	Patrimonium

### Cotisations - Lidgelden

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

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

Il vous est bien sûr toujours loisible d'arrondir votre cotisation par un don qui sera reçu avec gratitude, don qui sera destiné à soutenir des œuvres sociales. *U kunt uw betaling uiteraard altijd afronden met een gift die we zullen gebruiken om sociale initiatieven te steunen. We zullen uw gift met dank aanvaarden.*

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

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

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

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



## Het woordje van de voorzitter



## Le mot du président

**D**ear Senior Aviators,  
Ik hoop dat u genoten heeft van het uitzonderlijke zomerweer van 2018 en ook van de dagen van "Indian Summer", die er in september nog aan toegevoegd werden.

Gedurende deze zomerperiode hebben wij onze VTB-routine in de Montoyerstraat even verlaten, om enkele "outdoors" activiteiten te organiseren.

In de maand juli waren we voor onze jaarlijkse buffetlunch te gast in de Luchtvaartafdeling van het Legermuseum in het Jubelpark, waar ook een interessante tijdelijke tentoonstelling loopt over de Belgische luchtvaart tijdens de Eerste Wereldoorlog.

In augustus werden we heel gastvrij ontvangen door SONACA in Gosselies, met onder andere een briefing over de internationale groei van deze Belgische firma, een rondleiding doorheen de loodsen waar vleugelonderdelen gebouwd worden en een demonstratie in vlucht van de SONACA 200, hun nieuw opleidingsvliegtuig.

Begin september werden we, samen met enkele andere luchtvaartverenigingen, uitgenodigd op het "voorprogramma" van de Air Force Days in Kleine Brogel. Een heel aangename formule werd ons voorgesteld, die toegelaten heeft om in goed gezelschap te genieten van een mooie dag in het teken van de "aviation spirit".

Ons redactieteam heeft deze zomer helemaal niet stilgezeten en in deze aflevering van ons magazine vindt u enkele

**D**ear Senior Aviators,  
J'espère que vous avez bien profité de cet été exceptionnel 2018 ainsi que des journées de « l'Indian Summer » qui sont venues s'y ajouter en septembre.

Durant cette période estivale, nous avons quitté notre routine VTB de la rue Montoyer pour quelques activités « outdoor ».

En juillet, nous nous sommes retrouvés pour notre buffet lunch à la Section Air du Musée de l'Armée au Cinquantenaire, où se déroule également une intéressante exposition avec comme thème l'aviation belge au cours de la Première Guerre mondiale.

Au mois d'août, nous avons été excellemment accueillis dans les installations de la Sonaca à Gosselies, avec notamment un briefing sur l'expansion de la firme belge à l'étranger, une visite dans les ateliers de construction de parties d'ailes ainsi que la démonstration en vol du Sonaca 200, leur nouvel avion d'écolage.

Début septembre, nous avons été invités avec quelques autres associations aéronautiques, au préprogramme des Air Force Days à Kleine-Brogel. Une formule fort intéressante nous fut proposée, ce qui nous a permis de profiter d'une excellente journée en bonne compagnie sous le signe de « l'aviation spirit ».

Notre équipe rédactionnelle n'a pas chômé cet été. Dans le présent magazine, nous vous proposons quelques articles fort intéressants qui vous détailleront des moments historiques de

heel interessante artikels, die zowel een beeld geven van historische momenten van de Belgische luchtvaart, als enkele beschouwingen over toekomstige ontwikkelingen.

Jean Buzin geeft ons een samenvatting van de indrukwekkende, maar soms pijnlijke groei van de Luchtmacht, in de periode 1955-1960 tijdens de "Cold War".

Wilfried De Brouwer was tijdens de jaren '60 persoonlijk betrokken in de luchtoperaties in Centraal-Afrika en hij geeft in dit nummer een verslag van een dramatisch ongeval boven het Tanganyika-meer, tijdens de inzet van onze eerste Alouette-helikopters.

Wif brengt ons ook het eerste luik van een ander Afrikaans verhaal: "Operation Moses", de evacuatie in het midden van de jaren '80, van de joodse "Falasha's" van Soedan naar Israël, door bemanningen van TEA.

In het kader van ons overzicht van Belgische luchtvaartmuseumen geeft André Dambly ons een beeld van de oprichting en van de rijke collectie van het Spitfire museum op de vliegbasis in Florennes.

André Jansens brengt ons naar de recente evoluties van de luchtvaart, de inzet van "drones", met een bespreking van enkele zeer specifieke aspecten, zoals het juiste personeel, de communicatienetwerken, de kosten en de vliegveiligheid.

Het artikel van Mich Mandl brengt ons zowel bij het prille begin van de Belgische luchtvaart, als bij de actualiteit. In oktober zal het precies 110 jaar geleden zijn dat de eerste Belg, in België, een geslaagde vlucht gemaakt heeft. Op 25 oktober 1908 heeft Baron Pierre de Caters gedurende enkele honderden meters op 1,5 meter hoogte gevlogen, bij de Rinkvenhoeve in Sint-Job in 't Goor.

Als vereniging van vliegeniers, opgericht door de Belgische pioniers, maken we plannen om dat op donderdag 25 oktober te herdenken, samen met de afstammelingen van baron Pierre de Caters.

Ondertussen volgen we met aandacht de lange en schijnbaar delicate procedures van onze federale regering, om een vervanger te selecteren voor onze F-16 gevechtsvliegtuigen, na een uitzonderlijk lange en succesvolle inzet in de Belgische Luchtmacht. Hopelijk kunnen we goed nieuws brengen in ons volgend magazine...

Tot binnenkort op één van onze VTB-events,  
Gerard Van Caelenberge

l'aviation belge tout comme quelques considérations concernant des développements futurs.

Jean Buzin nous a rédigé une synthèse de l'impressionnante mais aussi parfois pénible expansion de la Force aérienne au cours de la période 1955-1960 pendant la Guerre froide.

Pendant les années 60, Wilfried De Brouwer a personnellement participé à des opérations aériennes en Centre Afrique. Dans ce numéro, il nous fait le récit d'un dramatique accident au Lac Tanganyika, lors d'une intervention d'un de nos premiers hélicoptères Alouette dans la région.

C'est encore Wif qui nous rédige un premier volet d'une autre histoire africaine : « Operation Moses ». Il s'agit de l'évacuation au milieu des années 80, des juifs Falasha du Soudan vers Israël par des équipages TEA.

Dans notre survol des musées de l'air en Belgique, nous cédon's la parole à André Dambly. Il nous rappelle comment le musée Spitfire de la base de Florennes a vu le jour et il en décrit dans le détail la riche collection.

André Jansens nous fait découvrir les évolutions aéronautiques récentes en matière de mise en œuvre des drones. Il en discute quelques aspects très spécifiques, comme les problèmes de personnel, de réseaux de communications, des coûts et des aspects sécuritaires liés à leur emploi.

L'article de Mich Mandl nous ramène aux prémices de l'aviation belge tout comme à l'actualité. En effet, en octobre 2018, il y a eu exactement 110 ans qu'un Belge s'élevait pour la première fois dans les airs en Belgique. Le 25 octobre 1908, le Baron Pierre de Caters a volé sur une centaine de mètres à une hauteur d'1,5m près de la ferme du Rinkven à Sint-Job in 't Goor.

Comme association d'aviateurs, fondée par les pionniers belges, nous planifions, le 25 octobre prochain, de commémorer cet évènement en compagnie des descendants du Baron Pierre de Caters.

Entretemps, nous suivons avec intérêt les longues et apparemment délicates procédures du gouvernement fédéral en vue du remplacement de nos chasseurs de combat F-16, après une mise en œuvre particulièrement longue et fructueuse au sein de la Force aérienne. Nous espérons pouvoir vous apporter de bonnes nouvelles dans notre prochain magazine.

Au plaisir de vous rencontrer à l'une de nos activités VTB.  
Gérard Van Caelenberge

---

# Bienvenue aux nouveaux membres

## Welkom aan nieuwe leden

### **Jeroen POESEN**

Geboren op 27 Aug 1971

Aanvaard **ACT**

Peters: Gerard Van Caelenberge & Didier Waelkens

### **AELR asbl-vzw**

Fondée/Gesticht 1970

Aanvaard/Admis **ORG**

### **Gunther BAEKE**

Geboren op 04 Jan 1964

Aanvaard VT

Peters: Danny Cabooter & Kris Van den Bergh

### **Frederic LAMPENS**

Geboren op 01 Jun 1975

Aanvaard **ACT**

Peters: Danny Cabooter & Michel Dillien

### **Stefan AMORGASTE**

Geboren 18 Nov 1965

Aanvaard **VT**

Peters: Danny Cabooter & Paul Maenhaut

### **Valérie DEREYMAEKER**

Née le 13 Mar 1966

Admise **A**

Parrains : Danny Cabooter & Luc Cousement

### **Michel VAN HEE**

Geboren 04 Jul 1951

Aanvaard **VT**

Peters: Polydore Stevens & Wilfried De Brouwer

---

## Agenda

---

### Réunions mensuelles & activités

#### **Mercredi 14 novembre 2018 - MdA**

Réunion mensuelle

#### **Mercredi 12 décembre 2018 – MdA**

Réunion mensuelle

#### **Mercredi 09 janvier 2019 – MdA**

Réunion mensuelle suivie de la réception de nouvel an en compagnie de la MdA

#### **Mercredi 13 février 2019 – MdA**

Réunion mensuelle

#### **Mercredi 13 mars 2019 – MdA**

Réunion mensuelle  
suivie de l'Assemblée Générale - Salle Leboutte

#### **Samedi 30 mars 2019 – Salons de Romrée Grimbergen**

Banquet annuel

### Maandelijkse vergaderingen en activiteiten

#### **Woensdag 14 november 2018 - HdV**

Maandelijkse bijeenkomst

#### **Woensdag 12 december 2018 – HdV**

Maandelijkse bijeenkomst

#### **Woensdag 09 januari 2019 – HdV**

Maandelijkse bijeenkomst, gevolgd door de nieuwjaarsreceptie samen met het HdV

#### **Woensdag 13 februari 2019 – HdV**

Maandelijkse bijeenkomst

#### **Woensdag 13 maart 2019 – HdV**

Maandelijkse bijeenkomst, gevolgd door de Algemene Vergadering - Zaal Leboutte

#### **Zaterdag 30 maart 2019 – Salons de Romrée Grimbergen**

Jaarlijks banket

## Décès - Overlijdens

**Roger VERHOEVEN**

Op 09 maart 2018  
Aangesloten lid, 84 jaar



**Thierry TOURNAY**

Le 26 septembre 2018  
1956 BAR, VT, 89 ans

**Eduard CALUWAERTS**

Op 29 juni 2018  
USAF 55-H, VT, 85 jaar

**Willy CRENIER**

Le 02 octobre 2018  
Membre adhérent, 82 ans

**Pierre CLAES**

Op 27 september 2018  
1963 BAF 148, VT, 78 jaar

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

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



**I**t was a nice Wednesday, very sunny. All participants (more than 80 registrations among which more than 50 golfers) had a big smile on their face and they were right: the day was more than pleasant!

The golfers were warmly welcomed with gifts, cake, sandwiches, water and proper golf administration. The course was in very good condition and a refreshing stop between the 9 and the 10 was welcome. Even more, a wine tasting was offered by « Grafé-Lecocq » the famous wine house from Namur between the 17 and 18. And, believe it or not, the results were not affected, at least in the bad way...

Non-golfers could also benefit from a visit to the Colonel Lallemand Museum and to very interesting installations of the Wing: the F-16 Flight

Simulator and a static display of F16 and Drones operated by Florennes.

The F-16 show presented by "Vador" was really breath-taking: a great show extremely well appreciated by people who understand aviation. Well done Vador!

The award ceremony, during which the souvenir of Cdt Avi Pelle Dardenne was recalled the reception and barbecue that followed were supported by the "sonneurs de trompes" of Florennes Air Base who contributed to the very friendly atmosphere of another great aviator day by the "Vieilles Tiges".

Many thanks to 2 Wing and Florennes Avia Golf Club for their support. Thanks also to all of those who contributed to the success of this great day.



# This is your secretary speaking...



Zoals we allen kunnen merken draagt dit magazine het nummer 4-2018, het laatste magazine van het jaar.

Slecht nieuws dus; dit betekent dat het einde van het jaar nadert en we uw vriendelijk vragen uw bijdrage te hernieuwen. Het is evident dat diegenen die lid zijn voor het leven op hun beide oren kunnen slapen en geen verdere actie moeten ondernemen.

Voor de "jongeren" is er een eenvoudige oplossing: om volgend jaar uw hooggewaardeerde magazine verder te ontvangen en aan de VTB activiteiten in 2019 te kunnen deelnemen volstaat het om een overschrijving/storting te maken en... "case closed".

Om te weten welke som u moet storten verwijzen we naar pagina 3 van dit nummer... En vooral, stel uw storting niet uit; doe dit vandaag en voeg er desnoods een uitvoeringsdatum aan toe bovenaan links van het formulier ... v.b. 01 januari 2019.

Om onze penningmeester toe te laten de reden van betaling te kennen, niet vergeten in de rubriek mededeling uw naam te vermelden en er "lidgeld 2019" aan toe te voegen.

Een zekere M.L. King heeft eens de fameuze woorden "I have a dream" uitgesproken... wel wij hebben die ook: we hopen dat al onze leden in orde zullen zijn met hun bijdrage tegen einde januari 2019 ... natuurlijk, dit is en blijft een droom.

Zoals alle andere organisaties, verenigingen, ondernemingen en nog andere clubs en dergelijke, zijn de Vieilles Tiges ook onderworpen aan de nieuwe Europese reglementering 2016/679 aangaande de bescherming van het privé leven. GDPR -General Data Protection Regulation- is in voege sinds 25 mei jongstleden. We hebben dus een verklaring dienaangaande moeten opstellen. Alle leden worden uitgenodigd, om niet te zeggen verplicht, om hier kennis van te nemen. Daarom hebben we de tekst op onze website geplaatst onder de link [www.vieillestiges.be/nl/general/privacy](http://www.vieillestiges.be/nl/general/privacy). De leden die geen toegang hebben tot het internet kunnen een kopij vragen aan het secretariaat; het document zal hen zo spoedig mogelijk worden opgestuurd.

Tenslotte wensen we u in te lichten dat de Nouvelle Biographie Nationale zopas de biografie heeft gepubliceerd van Amanda "Mouchka" Stassart, weerstander en stewardess. Ze werd geboren in Lausanne (Zwitserland) op 17 februari 1923 en overleed in Sint Pieters Woluwe op 4 januari 2013. Mouchka was actief in Comète, het ontsnappingsnetwerk voor geallieerde piloten die neergehaald werden boven het bezette Europa, tot haar arrestatie door de Gestapo in februari 1944. Na de oorlog werd ze één van de eerste stewardessen bij Sabena. Ze was erelid van de Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart. We hebben aan haar een artikel gewijd in ons VTB magazine 2-2013, pagina's 44 en 45. Bovendien zullen haar belevenissen tijdens de Operatie Mozes uitvoerig aan bod komen in het tweede deel van het artikel van de evacuatie van de Falasha's uit Soedan (het eerste deel vindt u terug in dit nummer).

Veel leesgenot (en vergeet uw bijdrage niet te betalen)  
Uw VTB Srt

Tout comme moi, vous l'avez bien lu sur la couverture de ce magazine : c'est le numéro 4-2018, c.à.d. le dernier numéro pour cette année...

Mauvaise nouvelle donc car cela signifie que la fin de l'année approche et que votre cotisation est quasi "expirée". Il est évident que les membres à vie ne doivent pas s'inquiéter.

Pour les plus jeunes, le remède est facile et simple : pour pouvoir continuer à lire votre magazine tant apprécié et participer aux activités de l'association l'an prochain, en 2019 donc, une action toute simple réglera la situation : un versement/virement du montant requis et ce sera "case closed".

Pour savoir quel montant verser, veuillez vous référer à la page 3 de ce numéro... Et surtout, ne remettez pas votre virement à plus tard : faites-le dès aujourd'hui en ajoutant éventuellement une date d'exécution dans le champ prévu en haut à gauche du formulaire... le 01 janvier 2019 par exemple.

Pour que notre trésorier puisse rapidement identifier la raison du virement, n'oubliez pas de mentionner "Cot 2019" suivi de votre nom dans le champ "communication", merci !

Un certain M.L. King a dit un jour "I have a dream"... et bien nous aussi nous en avons un : que tout le monde soit en ordre de cotisation pour fin janvier 2019... mais ce n'est qu'un rêve évidemment.

Comme tous les organismes, entreprises ou encore associations et autres clubs, les Vieilles Tiges sont également soumises à la nouvelle réglementation européenne 2016/679 en matière de protection de la vie privée - GDPR pour General Data Protection Regulation - entrée en vigueur le 25 mai dernier. Nous avons donc dû rédiger notre "statement" en la matière. Tous les membres sont invités, pour ne pas dire obligés, à en prendre connaissance. Pour ce faire, nous avons publié le texte sur notre site internet à l'adresse [www.vieillestiges.be/fr/general/privacy](http://www.vieillestiges.be/fr/general/privacy). Les membres qui n'ont pas accès à internet peuvent demander une copie papier au secrétariat; le document leur sera envoyé par la poste dans les meilleurs délais.

Nous tenons finalement à signaler que la Nouvelle Biographie Nationale vient de publier la biographie d'Amanda "Mouchka" Stassart, résistante, hôtesse de l'air, née à Lausanne (Suisse) le 17 février 1923 et décédée à Woluwe-Saint-Pierre (Bruxelles) le 4 janvier 2013. Mouchka a été active dans le Réseau Comète d'évasion de pilotes alliés abattus au-dessus de l'Europe occupée jusqu'à son arrestation par la Gestapo en février 1944. Après la guerre, elle fut une des premières hôtesses de l'air à la Sabena. Elle était membre d'honneur des Vieilles Tiges de l'Aviation belge. Un article lui a été consacré dans VTB Magazine 2-2013, pp. 44/45. De plus, ses aventures au cours de l'Opération Mozes seront décrites en détail dans la deuxième partie de l'article concernant l'évacuation des Falashas du Soudan (la première partie est publiée dans ce numéro).

Bonne lecture (et paiement de cotisation)  
Your VTB Srt



---

# Pools monument/ Monument polonais

## te/à Sint-Denijs-Westrem

**N**a de landing in Normandië op 06 juni 1944 rukken de geallieerde grondtroepen gestadig op naar het Oosten. Ze worden gesteund door geallieerde squadrons die op hun beurt op het vasteland ontplooiën en vanop afstand de frontlijn volgen. Ook de niet-Britse squadrons, die tijdens de oorlog waren opgericht bij de RAF, worden betrokken bij deze ontplooiingen. Zo vindt men ook de Belgische 349 en 350 squadrons terug op diverse plaatsen tijdens de opmars van de geallieerde grondtroepen. Maar ook de Polen leveren een zeer belangrijke bijdrage. Op 11 oktober 1944 ontplooit de Poolse 131 Wing haar drie squadrons op het vliegveld van St-Denijs-Westrem.

Tot eenieders verrassing lanceert de Luftwaffe de operatie *Bodenplatte* op nieuwjaarsdag 1945. In de vroege ochtend stijgen vanaf verschillende vliegvelden in Duitsland een totaal van 1035 vliegtuigen op om 17 geallieerde vliegvelden aan te vallen en de vliegtuigen op de grond te vernietigen. Eén van die vliegvelden was St-Denijs-Westrem. Gelukkig waren heel wat Spitfires van de 131 Wing tijdens die aanval zelf op een ochtendmissie. Ze werden teruggeroepen en konden de Duitsers op hun beurt verrassen met een tegenaanval. Achttien Poolse Spitfires schakelden uiteindelijk 17 Duitse Fw 190 uit. De Polen verloren twee Spitfires tijdens het luchtgevecht maar 18 toestellen werden vernietigd op de grond.

Operatie *Bodenplatte* was de laatste stuip trekking van de Luftwaffe. Deze had maar liefst 143 piloten verloren, 21 gewond en nog eens 70 in Geallieerde gevangenschap. De Luftwaffe is dit nooit meer te boven gekomen.

In 1954 wordt een gedenkplaat aangebracht op de grootste vliegtuigloods. Bij de sluiting van het vliegveld in 1974 heeft de Poolse gemeenschap die plaat op een nieuw monument in de Poolse Winglaan aangebracht. Hierop staan de namen van drie piloten en drie leden van het grondpersoneel.

Op initiatief van de 'Vrienden van de Poolse Luchtmacht 1939-1945' wordt jaarlijks een plechtigheid georganiseerd aan het monument. De Poolse ambassadeur, de gouverneur van Oost-Vlaanderen, de burgemeester van Gent, een delegatie van het 349 Smaldeel en ook de VTB zijn telkens present. Dit jaar vond de plechtigheid plaats op 16 september. Op de foto merkt men onderaan een "poppy wreath" met het VTB embleem.

**A**près le débarquement en Normandie du 6 juin 1944, les troupes alliées progressent lentement vers l'est. Elles sont appuyées par les escadrilles alliées qui se déploient à leur tour sur le continent en suivant à distance la ligne de front. C'est également le cas des escadrilles non-britanniques créées au sein de la RAF pendant la guerre. Les escadrilles belges 349 et 350 suivent le mouvement et se retrouvent ainsi à divers endroits pendant l'avancée des troupes alliées. La contribution des escadrilles polonaises est également très importante. Le 11 octobre 1944, le 131<sup>e</sup> Wing polonais déploie ses trois escadrilles sur l'aérodrome de St-Denis-Westrem.

À la surprise générale, la Luftwaffe déclenche l'opération *Bodenplatte* le jour de l'an 1945. Pas moins de 1.035 appareils décollent à l'aube de différents aérodromes en Allemagne en vue d'attaquer dix-sept aérodromes alliés et y détruire les avions au sol. St-Denis-Westrem est l'un de ces aérodromes. Pendant l'attaque, les Spitfire du 131<sup>e</sup> Wing se trouvent heureusement en l'air pour une mission matinale. Ils sont rappelés et peuvent ainsi surprendre à leur tour les Allemands par une contre-attaque. Dix-huit Spitfire polonais ont finalement éliminé dix-sept Fw 190 allemands. Les Polonais ont perdu deux Spitfire pendant les combats aériens, mais dix-huit appareils sont malgré tout détruits au sol.

L'opération *Bodenplatte* constitue en fait les derniers soubresauts de la Luftwaffe. Elle perd pas moins de 143 aviateurs ; 21 d'entre eux sont blessés et 70 autres finissent dans les camps de prisonniers alliés. La Luftwaffe ne se remettra jamais de cette débâcle.

En 1954, une plaque commémorative est apposée sur le plus grand hangar de l'aérodrome. Lors de la fermeture de la plaine en 1974, la communauté polonaise l'a placée sur un nouveau monument érigé à la « Poolse Winglaan ». Le nom de trois aviateurs et de trois membres du personnel au sol y figure.

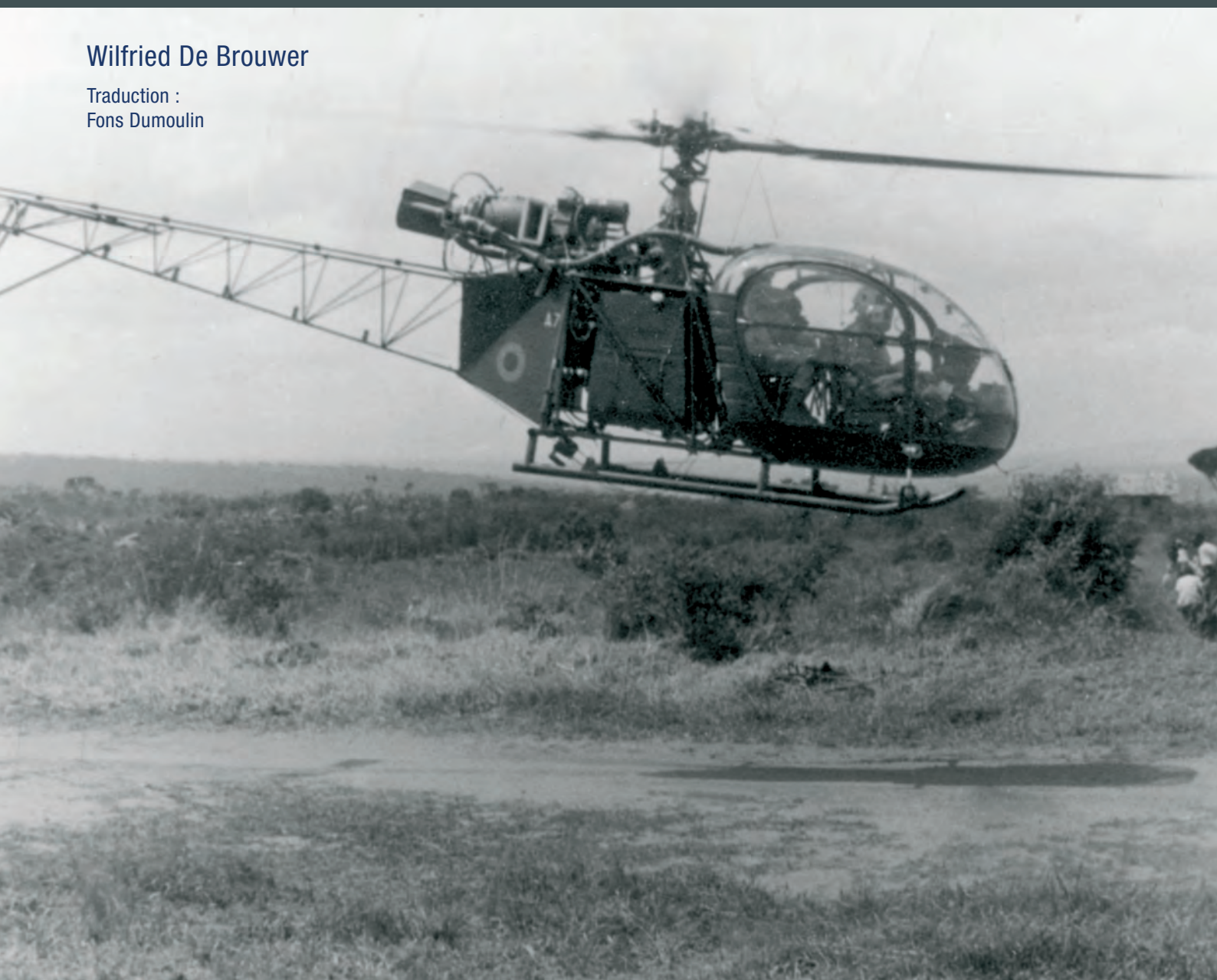


Chaque année, une cérémonie commémorative se tient à ce monument à l'initiative des « Amis de la Force Aérienne polonaise 1939-1945 ». L'ambassadeur de Pologne, le gouverneur de la Flandre orientale, le bourgmestre de la ville de Gand, une délégation de la 349<sup>e</sup> Escadrille ainsi que les VTB sont chaque fois présents. Cette année, la cérémonie s'est déroulée le 16 septembre. Sur la photo, on remarque un « poppy wreath » avec l'emblème VTB.

# Dramatische reddingsvlucht boven het Tanganyika-meer

Wilfried De Brouwer

Traduction :  
Fons Dumoulin



## Vol de sauvetage dramatique au-dessus du Lac Tanganyika



## Ter inleiding

Dit verhaal is voornamelijk afgeleid uit de notities van wijlen ere-kolonel vlieger Xavier “Jos” Van Bever, wiens loopbaan we in het kort beschrijven op het einde van dit artikel. Tijdens zijn verblijf in Congo, Rwanda en Burundi in 1960 heeft Jos Van Bever een ervaring meegemaakt die “aan de ribben blijft plakken”. Als jonge piloot van een Alouette II was hij betrokken bij een ongeval waarbij de twee gekwetsten die hij vervoerde, om het leven kwamen in het Tanganyika meer. Hijzelf kon zich slechts op een miraculeuze manier redden.

Het gebeuren roept bij mijzelf bewogen herinneringen op omdat ik als Harvard piloot in Usumbura zijn ervaring uit eigen mond heb kunnen aanhoren.

*In dit artikel gebruiken we de toenmalige benamingen: Ruanda (Rwanda), Urundi (Burundi), Usumbura (Bujumbura), afgekort als USA*

## Context

Op het einde van de jaren 50 wordt beslist om de Piper L-18C van het Licht Vliegwezen (Lt Avn) geleidelijk door de Alouette II helikopter te vervangen. Een eerste batch van 17 toestellen wordt geleverd vanaf einde 1959.

De eerste Belgische piloten worden opgeleid in “l'Ecole d' Aviation légère de l'Armée de Terre française” in Dax en beëindigen hun conversie in november 1959. Ondertussen komen op 27 oktober 1959 de eerste drie helikopters aan in België.

We zijn de periode dat het onrustig wordt in onze kolonie. De onafhankelijk is voorzien op 30 juni 1960 en volgens de verwachtingen zal dit niet zonder kleerscheuren gebeuren. Kort voor de onafhankelijkheid stuurt de Belgische regering heel wat troepen richting Congo, Rwanda en Urundi. Ook wordt het luchtcontingent versterkt.

## Préambule

Ce récit est principalement inspiré des notes de feu le Colonel Aviateur Honoraire Xavier « Jos » Van Bever. Pendant son séjour au Congo, au Ruanda et en Urundi en 1960, il a connu un événement particulièrement impressionnant. Comme jeune pilote d'hélicoptère Alouette II, il a eu un accident dans lequel les deux blessés qu'il transportait ont perdu la vie dans le Lac Tanganyika. Lui-même a pu se sauver d'une façon miraculeuse. . .

Ces faits réveillent en moi des souvenirs émouvants car, étant pilote de Harvard à Usumbura, c'est de la bouche de Van Bever lui-même que j'en ai entendu le récit.

Dans ce texte, nous utilisons les dénominations de l'époque : Ruanda (Rwanda), Urundi (Burundi), Usumbura (Bujumbura, abrégé ici en USA).

## Contexte

A la fin des années 50, il a été décidé de remplacer progressivement l'avion Piper L-18C de l'Aviation légère de la Force terrestre (Lt Avn) par l'hélicoptère Alouette II. La livraison d'une première série de 17 appareils commence à partir de fin 1959.

Les premiers pilotes belges, formés à l'Ecole d'Aviation légère de l'Armée de Terre française à Dax, terminent leur conversion en novembre 1959. Entretemps, le 27 octobre, les trois premiers hélicoptères sont arrivés en Belgique.

Nous sommes au début de la période où des troubles se produisent dans notre colonie. L'indépendance est prévue pour le 30 juin 1960 et on prévoit que cela ne se passera pas sans accroc.



*Uitlading uit een C-119*

*Déchargement d'un C-119*

Er worden meer transportvliegtuigen gestuurd, drie vuursteunflights met gewapende Harvards ontplooid, en helikopters en Piper Cubs overgevlogen met C-119.

De pas geconverteerde Alouette II piloten en mecaniciens krijgen in mei 1960 te horen dat ook zij aan de beurt waren.

Het Licht Vliegwezen ontplooit begin juni in totaal vier piloten, negen mecaniciens en drie Alouette II naar Kigali in Ruanda. Reeds in die periode zijn er hevige spanningen tussen de Tutsi's en Hutu's en naast de helikopters zijn daar ook vier gewapende Harvards actief.

Maar vooraleer we verder gaan is het goed even uit te wijden over de context waarin deze helikopterpiloten moesten opereren.

De eerste Alouettes zijn uitgerust met een motor van 380 PK, wat marginaal is om te opereren in Centraal Afrika. Kigali ligt op 5000 voet, maar in het "Land der Duizend Heuvels" er zijn toppen die veel hoger reiken. Denken we maar aan de vulkanen aan de Congolese grens die een hoogte van 10.000 voet bereiken. De piloten, die zeer weinig ervaring hebben op helikopter, moeten dus uiterst omzichtig te werk gaan, vooral bij de hovering manoeuvres. Op grote hoogte en aan hoge temperatuur hebben deze turbomotoren een gekend zwak punt: het "pompen". Dit is het afhaken van de compressorschoepen, hetgeen ernstige onstabiliteit veroorzaakt bij de werking van de turbine, met een plotseling verlies aan stuwkracht tot gevolg. Komt daarbij nog de gebrekkige instrumentatie. De toestellen zijn niet uitgerust om op instrumenten te vliegen, hebben geen kunstmatige horizon en geen navigatiemiddelen. Alle vluchten moeten op zicht gebeuren, inclusief de nachtvluchtvluchten. Dat dit een belangrijk probleem stelt zal blijken uit de volgende paragrafen.

Peu avant l'indépendance, le gouvernement belge transfère des troupes au Congo, au Ruanda et en Urundi. Le contingent d'aviation est lui aussi renforcé. On augmente le nombre d'avions de transport, trois flights d'appui-feu avec Harvard armés sont mis en place et des hélicoptères et des Piper Cub sont amenés en C-119.

Les pilotes et les mécaniciens Alouette II tout récemment formés apprennent en mai 1960 qu'ils en seront aussi.

Au début de juin, l'Aviation légère met en place quatre pilotes, neuf mécaniciens et trois Alouette II à Kigali, au Ruanda. A cette époque déjà, il y a de fortes tensions entre les Tutsis et les Hutus ; et aux côtés des hélicoptères, les quatre Harvard armés sont engagés.

Mais avant d'aller plus loin dans ce récit, il est bon d'expliquer plus précisément le contexte dans lequel les pilotes d'hélicoptère sont engagés.

La motorisation des premiers Alouette II est assurée par un turbomoteur d'environ 380 ch, une puissance assez limitée pour des opérations en Afrique Centrale. Kigali est à 5.000 pieds d'altitude, mais au Pays des Mille Collines, des sommets pointent bien plus haut, comme par exemple les sommets des volcans de la frontière congolaise qui atteignent 10.000 pieds. Les pilotes, qui ont peu d'expérience sur hélicoptère, doivent donc être très prudents, particulièrement dans les manoeuvres en vol stationnaire. En altitude et par température élevée, ces turbomoteurs de première génération ont un point faible connu : le « pompage », c'est-à-dire le décrochage aérodynamique des aubes du compresseur centrifuge qui provoque des instabilités sérieuses dans le fonctionnement de la turbine, donc une perte soudaine de puissance. De plus, l'instrumentation de bord est limitée. Ces appareils ne sont pas équipés pour le vol

*Rivaliserende bendes steken de hutten van hun rivalen in brand*

*Des bandes rivales incendient les huttes des adversaires*



# Tanganyika

## Kigali

De vluchten in Kigali zijn vooral verbindings- en intimidatievluchten om de rivaliserende Hutu's en Tutsi's gescheiden te houden. Bendes trekken van het ene dorp naar het andere om de hutten van hun tegenstanders in brand te steken. De Harvards krijgen geen toelating om te vuren en de helikopters mogen enkel offensieve granaten uitgooien. Die zijn luidruchtig maar veel minder gevaarlijk dan defensieve granaten. Bij een dergelijke opdracht raakt een Harvard in scheervlucht een paar personen op de grond. Om represailles te vermijden wordt de piloot overgeplaatst naar de vuursteunflight van Kitona, in Beneden-Congo.

Op 29 Juni krijgt de helikopter flight rond 17.00 u een oproep om een gekwetste te evacueren uit Bugarama, langs de Ruzizi rivier, ten zuiden van Bukavu. Een Belgische militair is geraakt aan het hoofd en moet bij hoogdringendheid naar het hospitaal in Usumbura overgebracht worden. Gezien het late uur en de afstand kan dit enkel in nachtvlucht.

Na heel wat discussie wordt Jos Van Bever verzocht de vlucht uit te voeren. Hij stijgt op bij het vallen van de avond en doet de rest van de vlucht in volle duisternis. Hij ziet zelfs de grond niet, maar kan gelukkig de heuveltoppen onderscheiden die zich profileren aan de horizon. Na een uur bereikt hij de plaats van het ongeval en kan hij het vuur merken dat men heeft aangemaakt om de landingsplaats aan te duiden. Dank zij zijn lichten kan hij veilig landen en samen met een dokter wordt de gekwetste aan boord gehaald. Jos slaagt erin om zonder grote problemen Usumbura te bereiken via de vallei van de Ruzizi.

Dit is een primeur; het blijkt dus mogelijk om in nachtvlucht te opereren met een Alouette II.

Na de onafhankelijkheid van buurland Congo op 30 juni moeten de Congolese troepen in Ruanda en Urundi ontwapend worden. Dit was de taak van de Para's en dit verloopt zonder al te grote moeilijkheden. De incidenten tussen Hutu's en Tutsi's bleven echter aanhouden en de Belgische troepen hebben hun handen vol om de rivalen uit mekaar te houden.

aux instruments, donc n'ont pas d'horizon artificiel ni de moyens de radionavigation. Toutes les missions doivent se faire en vol à vue, de jour comme de nuit. C'est là une importante limitation, comme on va le voir dans les paragraphes suivants.

## Kigali

Les missions à Kigali sont surtout des vols de liaison et des vols d'intimidation pour éloigner les uns des autres les Hutus et les Tutsis. Les bandes rivales vont de village en village pour incendier les huttes des adversaires. Les Harvard ne peuvent pas tirer et les hélicoptères ne peuvent lancer que des grenades offensives, très bruyantes mais bien moins dangereuses que les grenades défensives. Au cours d'une mission, un Harvard en vol rasant a touché deux personnes au sol. Pour éviter les représailles, le pilote a été affecté au flight d'appui-feu de Kitona, dans le Bas-Congo.

Le 29 juin vers 17 heures, le flight d'hélicoptères reçoit une demande d'évacuation d'un blessé de Bugarama, le long de la rivière Ruzizi au sud de Bukavu. Un militaire belge a été touché à la tête et doit de toute urgence être transporté à l'hôpital d'Usumbura. Compte tenu de l'heure et de la distance, cela ne peut être fait qu'en vol de nuit.

Après discussions, Jos Van Bever (VB) est désigné pour cette mission. Il décolle au crépuscule et fait le reste du vol dans l'obscurité totale. Il ne voit pas le sol mais heureusement peut apercevoir les sommets des collines qui se profilent sur l'horizon. En une heure, il atteint le lieu de l'accident et aperçoit le feu qui a été allumé pour indiquer la zone de poser. Utilisant le phare d'atterrissage, il se pose en sécurité ; le blessé et le docteur peuvent embarquer. Sans gros problème, Jos réussit à atteindre Usumbura via la vallée de la Ruzizi. C'est une première ; il semble donc bien possible d'exécuter des missions de nuit avec l'Alouette II.

Après l'indépendance du Congo voisin le 30 juin, les troupes congolaises au Ruanda et en Urundi doivent être désarmées. Cette mission, confiée aux para-commandos, se termine sans gros pépins. Par contre les incidents entre Hutus et Tutsis continuent et les troupes belges ont fort à faire pour séparer les clans rivaux.



*De helikopter stort rollend neer tot aan de voet van een steile helling*

*L'hélicoptère glisse et roule jusqu'au pied d'une pente très raide*

## Usumbura

Begin augustus 1960 wordt beslist om de helikopters over te plaatsten naar Usumbura waar zich het Commando van de Belgische strijdkrachten in Ruanda-Urundi bevindt (COMRU).

## Usumbura

Au début d'août 1960, il est décidé de transférer les hélicoptères à Usumbura où est installé le Commandement des Forces belges au Ruanda-Urundi (COMRU). De plus, six L-18C sont aérotransportés de

# Tanganyika

Bovendien worden er een zestal L-18C vanuit België met C-119 overgevlogen. Ook de vuursteunflight met Harvard wordt versterkt en overgeheveld naar USA, samen met een aantal Dakota's, die voorheen in Kamina gestationeerd waren.

De vluchten vanuit Usumbura zijn gelijkaardig aan deze in Kigali, maar aangezien er meer troepen zijn worden de helikopters en de pas aangekomen L-18C meer ingezet voor verbindingsvluchten. Maar ook de intimidatievluchten gaan door. Op 13 september, bij het uiteendrijven van de onrustscheppers, verliest een Alouette II plotseling hoogte wegens het pompen van de motor - ongetwijfeld te wijten aan de grote hoogte en de hoge temperatuur. Hierdoor raakt de hoofdschroef een boom op de top van een heuvel en de helikopter stort rollend neer tot aan de voet van de helling. Beide inzittenden worden gekwetst en afgevoerd naar het ziekenhuis van Astrida.

De gebeurtenis die echter centraal staat in dit verhaal is de evacuatie van twee gekwetsten op 22 september 1960.

Het is een rumoerige dag. In het midden van de nacht doet er zich in Usumbura een aardbeving voor en heel wat gebouwen worden beschadigd. Ook de muren in het hotel van Jos Van Bever vertonen ernstige barsten en de naschokken verergeren de onstabiele van het gebouw. In de vroege avond beslist Jos te verhuizen naar het huis waar de onderofficieren gehuisvest waren. Zijn valiezen zijn gepakt en wanneer hij klaar staat om te vertrekken wordt hij door een luchtmacht officier verwittigd dat er dringend een evacuatie moet uitgevoerd worden. Hij is de enige bereikbare helikopterpiloot en wordt gevraagd om onmiddellijk naar het vliegveld te vertrekken. Het moet dus in nachtvlucht gebeuren, maar het weer is zeer onstabiel en er zijn tropische onweders in de omgeving.

Jos weigert in eerste instantie om de opdracht uit te voeren, maar na herhaaldelijk aandringen van COMRU wil hij het er toch op wagen. De gekwetsten bevinden zich in Rumonge, langs het Tanganyikameer op ongeveer 75 km ten zuiden van Usumbura, dus een 40-tal minuten vliegen met de Alouette II. COMRU verzekert hem dat de landingsplaats zal verlicht worden bij zijn aankomst.

Jos stijgt op rond 21.00 u met de Alouette A3. Hij heeft geluk, er zijn nog heel wat vissers aan het werk op het meer en de lichtjes van hun bootjes geven hem een goede referentie van het wateroppervlak. Hij volgt de oever tot Rumonge, maakt een paar overvluchten, vindt geen spoor van enige verlichting en moet onverrichterzake terugkeren naar USA.

We geven nu het woord aan Jos Van Bever, die zijn ervaring als volgt beschrijft.

## De crash

*Veertig minuten later stond ik terug op de strand (In Usumbura), zonder de gekwetsten. Er stond een ziekenwagen te wachten en een paar leden van COMRU. waaronder Kapitein Ledant (Para). Ik vertelde in het kort mijn wedervaren met de nadruk op het gebrek aan verlichting val de landingsplaats. Landinwaarts vliegen was te gevaarlijk. Bergflanken en uitlopers lagen er gitzwart bij die nacht. Na enig overleg was ik bereid een tweede poging te ondernemen. De draagberies van de A3 werden overgeplaatst naar de A2, die reeds getankt was tot 300 l. Ledant zou mij vergezellen en mee uitkijken bij het volgen van de oever. Een tweede piloot was nog steeds niet boven water gekomen! (...)*

Belgique en C-119. L'appui-feu par les Harvard est lui aussi renforcé et transféré à USA avec quelques Dakota précédemment basés à Kamina.

Les vols au départ d'Usumbura sont semblables à ceux de Kigali mais les troupes étant plus nombreuses, les hélicoptères et les L-18C récemment arrivés sont plus intensément utilisés pour des missions de liaison. D'autre part, les vols d'intimidation se poursuivent. Le 13 septembre, lors d'une intervention contre des trublions, une Alouette II perd soudain de la hauteur suite au pompage de la turbine probablement causé par l'altitude et la température élevée. Le rotor principal touche un arbre au sommet d'une colline et l'hélicoptère glisse et roule jusqu'au pied d'une pente très raide. Les deux membres d'équipage sont blessés et transportés à l'hôpital d'Astrida.

L'événement central de ce récit a trait précisément à l'évacuation aérienne de deux blessés le 22 septembre 1960.

C'est une journée agitée. La nuit précédente, Usumbura a été secouée par un tremblement de terre qui a endommagé des bâtiments. Les murs de l'hôtel de Jos VB sont fortement lézardés et les secousses répliques aggravent l'instabilité du bâtiment. Tôt dans la soirée, Jos décide de déménager vers la maison où sont logés les sous-officiers. Ses valises bouclées, il est prêt à partir quand un officier de la Force aérienne l'avertit qu'une évacuation urgente est demandée. Il est le seul pilote d'hélicoptère joignable et on lui demande d'aller immédiatement à l'aérodrome. Ce sera donc une mission de nuit mais le temps est très instable, avec des orages tropicaux dans la région.

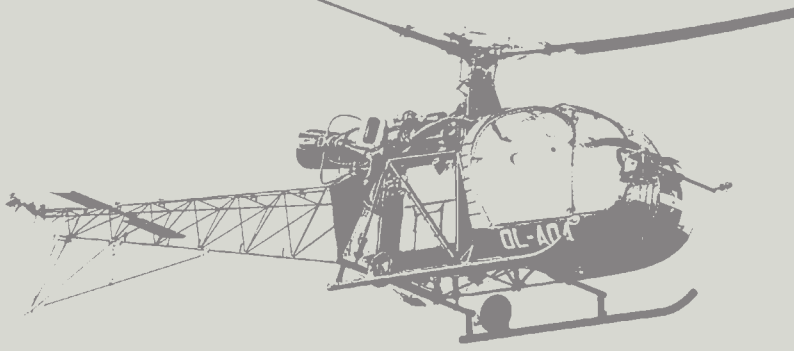
Jos VB refuse d'abord cette mission, mais vu les insistantes répétées de COMRU, il accepte d'en prendre le risque. Les blessés sont à Rumonge, au bord du lac Tanganyika, à environ 75 kilomètres au sud d'Usumbura, soit à une quarantaine de minutes de vol en Alouette II. COMRU assure que le lieu d'atterrissage sera éclairé à son arrivée.

Jos décolle vers 21 heures à bord de l'Alouette immatriculée A3. Il a de la chance : il y a encore sur le lac pas mal de pêcheurs et les lumières de leurs bateaux lui donnent une bonne référence de la surface de l'eau. Il longe la rive jusqu'à Rumonge qu'il survole deux fois sans trouver trace d'un quelconque éclairage ; ce qui l'oblige à repartir vers USA.

Nous laissons maintenant Jos Van Bever raconter lui-même la suite de son aventure.

## Le crash

*Quarante minutes plus tard, je suis à Usumbura, sans les blessés. Il y a là une ambulance et quelques membres de COMRU, parmi lesquels le Capitaine Ledant des Paras. Je raconte brièvement ma tentative en insistant sur l'absence d'éclairage de la zone d'atterrissage. Survoler la terre ferme était trop dangereux. Les flancs de la montagne et ses contreforts sont dans l'obscurité complète. Après concertation, j'accepte de faire une deuxième tentative. Les porte-civiers de l'A3 sont transférés sur l'A2 dont le plein de carburant à 300 litres est déjà fait. Ledant compte m'accompagner pour m'aider à scruter la rive que nous allons longer. Aucun autre pilote ne s'est entretenu manifesté. (...)*



Xavier "Jos" Van Bever



Rond 23.00 u vertrokken we voor de tweede maal richting Zuid, naar Rumonge. Eens de stad achter ons, werd het zeer donker. Ik bleef net zoals de eerste keer, op kleine afstand de oever volgen en maakte af en toe gebruik van mijn schijnwerpers. Niettegenstaande de pikdonkere nacht en de afwezigheid van de lichtjes op vissersbootjes, waren we ongeveer 40 min later op hoogte van de bestemming. Bij de eerste overvlucht zagen we plotseling de schijnwerpers van een paar voertuigen tussen de bomen, daar lag de opening die ik zocht om te kunnen landen. Nog even een bocht van 360° maken boven het meer en dan was ik in nadering naar de open plaats. Na de landing was het nog even wachten op de gekwetsten, die nog niet aanwezig waren. Ondertussen vernam ik dat ze mij bij de eerste poging gezien en gehoord hadden. Persoonlijk dacht ik slechts aan één punt en dat was hun falen voor de verlichting bij mijn eerste poging. Het was op dat ogenblik niet gepast hierover te zaniken, de evacuatie was belangrijker. Een kwartier later lagen de gekwetsten links en rechts op de draagberries goed vastgegespt met hun hoofd onder de plasticdoek van het brancardrek. Ik vroeg voor het opstijgen dat de twee aanwezige wagens achter de heli zouden plaatsnemen voor het opstijgen. Bij de landing stond er een voor en de andere aan de overzijde, beiden met hun lichten naar het midden gericht. Die voor me stond had een verblindend effect in de nadering.

Het vertrek verliep vlot en al vlug waren we omgeven door de gitzwarte nacht. Regelmatig hoorden we donderslagen gedurende ons oponthoud in Rumonge. Na het vertrek richting USA zagen we in toenemende mate bliksemschichten de lucht doorklieven. Enkele minuten later kwam er de regen nog bij zodat het zicht teruggeschoefd werd tot tweemaal niets. De waterdruppels bleven hangen op het plexiglas van de cockpit. Het licht van de schijnwerper hielp niets om de duisternis te doorboren. Het licht werd gebroken door de druppels en vertroebelde het zicht helemaal. Op dat ogenblik voelde ik mij ongemakkelijk, hier begon een gevecht met ongelijke wapens. Ik hield mijn kompas in het oog, niet zozeer om te weten of ik richting Noord evolueerde. Het schijfje in het kompashuis gaf ook een vaag beeld als de heli te veel links of rechts zou hellen, het deed een beetje dienst als artificiële horizon.

Vers 23 heures, nous décollons pour la deuxième fois en direction du sud vers Rumonge. Une fois la ville derrière nous, il fait fort sombre. Sur le lac, les bateaux de pêche ont disparu, ou peut-être ont-ils éteint leurs lampes. Comme la première fois, je serre la rive de très près et je fais de temps à autre usage du phare. Malgré la nuit d'encre et l'absence des lumières des bateaux de pêche, nous arrivons quarante minutes plus tard à hauteur de notre destination. Au premier survol, nous voyons immédiatement les faisceaux des phares de véhicules entre les arbres ; là se trouve l'ouverture dégagée dont j'ai besoin pour atterrir. Après un virage de 360° au-dessus du lac, je suis en approche finale vers l'emplacement dégagé. Après l'atterrissage, nous devons attendre un peu les blessés qui ne sont pas encore arrivés.

Entretemps, j'apprends qu'ils m'ont vu et entendu lors de mon premier essai. Pour moi une seule chose est évidente : ils n'ont pas éclairé le terrain lors de cette première tentative. Le moment n'est évidemment pas propice pour entamer une discussion à ce sujet ; une seule chose compte, évacuer les blessés. Un quart d'heure plus tard, ils sont bien installés et sanglés à gauche et à droite sur les civières, chacun avec la tête sous la bulle en plexi du porte-civière. Je demande que pour le décollage, les deux véhicules se placent derrière l'hélicoptère. A l'arrivée, l'un d'eux se trouvait devant et l'autre à l'opposé, leurs phares dirigés vers le milieu. Celui qui se trouvait devant moi m'avait aveuglé pendant l'approche.

Le départ se fait sans problème et immédiatement, nous nous retrouvons dans une profonde obscurité. Pendant l'escale à Rumonge, le tonnerre s'est fait entendre régulièrement. Après le décollage en direction d'USA, les éclairs strient le ciel de plus en plus souvent. Après quelques minutes, la pluie s'y ajoute, réduisant la visibilité à deux fois rien. Les gouttes de pluie s'accrochent au plexi du cockpit. Le faisceau du phare ne peut percer l'obscurité. La lumière est réfléchiée par les gouttes de pluie et trouble complètement la vue. A ce moment, je me sens peu à l'aise ; ici commence un combat à armes inégales. Je tiens la boussole à l'œil, pas vraiment pour savoir si je vole bien cap au nord mais parce que le disque qui flotte dans le liquide du boîtier donne une vague

# Tanganyika

Gedurende deze periode in de onweersbui daalde ik tot op 300 ft. Mijn hoop op visueel contact met de grond of het wateroppervlak bleef vruchteloos. Daarom besloot ik een linkse bocht van ongeveer 360° te maken en met een koers van 340° in rechte lijn naar de oever toe te evolveren om contact te krijgen met de grillige oever van het meer. Gedurende deze bocht deed ik de navigatielichten even uit omdat ze erg verblindend oplichtten in deze gitzwarte duisternis. Ook dat hielp niet om visueel contact te krijgen met het wateroppervlak. Dan maar terug de navigatielichten inschakelen en nadien een daling uitvoeren tot 150 ft. zelfs op die hoogte was er niets waar te nemen dan duisternis in de onmiddellijke omgeving en weerkaatsend licht op de plexiglasen door de vele waterdruppels van de vallende regen. De schijnwerper hoger of lager richten bracht ook geen oplossing en ruitenwissers had ik ook niet.

En toen moet het gebeurd zijn, ik vloog op dat ogenblik aan 90 km per uur, het ongeval gebeurde zonder dat ik het zag aankomen en er evenmin van bewust was dat het gebeurde. Pas later en hoeveel later weet ik niet, ben ik terug tot bewustzijn gekomen onder water en besepte ik dat ik in het meer terechtgekomen was. Hoe wist ik niet. Een zaak is zeker, gedurende mijn terugvlucht daalde de luchtdruk waarschijnlijk nog steeds, In dergelijke omstandigheden bestaat er een gouden regel in het vliegwezen: " Into low look below". Gans de tijd voorafgaand aan mijn crash besepte ik wel dat die regel op dat ogenblik van toepassing was en handelde ik in functie hiervan. Ik zocht contact met het wateroppervlak en ben uiteindelijk gewoon in het meer gevlogen met 150 ft op mijn hoogtemeter. Naderhand vernam ik dat op die plaats (een baai) de luchtdruk meer daalt dan op andere plaatsen langsheen de oever van het meer. Als gedurende de terugvlucht de luchtdruk 5 mb daalde, vloog ik met 150 ft. aangeduid op de hoogtemeter in werkelijkheid op niveau van het meer (1 mb = 30 ft)! Dit laatste is goed mogelijk gezien na mijn vertrek uit Rumonge het weer steeds slechter werd en het onweer ons bovendien overviel van de bergflanken naast het meer.

Ik kwam dus terug tot bewustzijn onder water. Het drong stilaan tot me door dat ik in het meer lag, nog vastgesnoerd op mijn stoel in de cockpit. Het was net of ik in een aquarium zat met troebel water. Dat gesluierd beeld zag ik in de schijn van de navigatielichten die nog werkten. Omdat ik met het hoofd naar beneden aan mijn stoel hing was mijn oriëntatie alles behalve goed. Ik voelde dat de deur nog dicht was en zocht in alle haast de deurklink en kreeg ze uiteindelijk open. Het was hoog tijd om aan de oppervlakte te raken want ik stikte bijna en zoog volop water. Na het losmaken van mijn gordel werkte ik me uit de cockpit en kwam aan de oppervlakte, snakkend naar verse lucht. De heli lag omgekeerd in het water, alleen het landingsstel stak er nog een stuk bovenuit. Ledant had de gekwetsten zo goed hij kon op de drijvende heli gelegd. We plaatsten ons elk aan een zijde en hielden de gekwetsten ter plaatse op het drijvend wrak en overlegden wat we verder nog konden ondernemen. De gekwetsten waren onze grootste zorg. Het water was tamelijk woelig aan de oppervlakte. De navigatielichten bleven licht geven. wat ons toeliet de onmiddellijke omgeving te zien.

Op een bepaald ogenblik hebben we beiden lang en luidkeels om hulp geroepen, helaas zonder enig resultaat. Met elke minuut die verstreek werd de situatie kritischer. Ik had al een tijdje in de gaten dat het landingsstel steeds verder wegzakte in het golvend water. Het onweer bleef aanhouden en af en toe, als er een bliksemschicht door de lucht kliefde, was er een V" waar te nemen in de bergen.

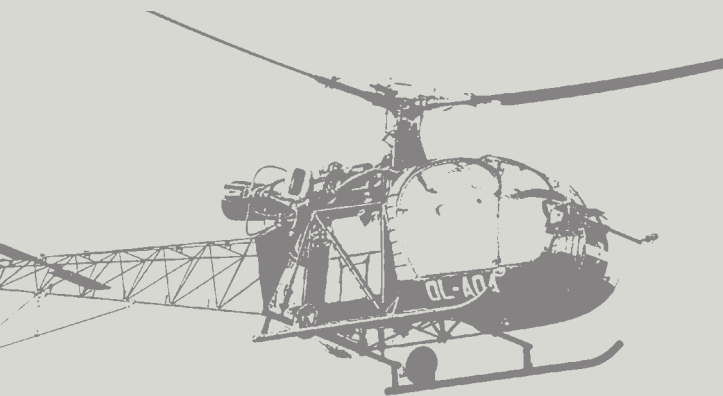
indication que l'hélicoptère penche à gauche ou à droite, servant ainsi un peu d'horizon artificiel. Pendant cette averse orageuse, je descends à 300 pieds. Mon espoir de contact visuel avec le sol ou la surface du lac reste vain. Je décide de faire un large virage d'environ 360 degrés à gauche puis ensuite de voler au cap 340° pour trouver le contact avec le tracé irrégulier de la rive. Durant le virage, je coupe les feux de navigation qui sont particulièrement aveuglants dans cette obscurité totale. Cela ne m'aide pas à trouver le contact visuel avec la surface du lac. Je rallume donc les feux de navigation puis je descends jusqu'à 150 pieds. Même à cette hauteur, on ne voit que l'obscurité extérieure et la lumière réfléchiée par les multiples gouttes de pluie tombant sur les plexiglas. Diriger le phare vers le bas ou vers le haut n'arrange rien... et je n'ai pas d'essuie-glace. Et c'est alors que ça se passe, je vole à 90 kilomètres à l'heure... l'accident se produit sans que je l'aie vu venir et encore moins que je m'en rende compte. Ce n'est que plus tard, mais je ne sais pas combien de temps après, que je reprends conscience sous l'eau et je réalise que nous avons percuté le lac. Je ne sais pas comment.

Pendant mon vol de retour, la pression atmosphérique a probablement continué à baisser. Dans pareil cas, en aviation, la règle d'or est « Into low look below ». Pendant le temps qui a précédé l'accident, j'étais conscient que cette règle était d'application et j'ai agi en conséquence. J'ai cherché le contact visuel avec la surface de l'eau et j'ai finalement plongé dans le lac avec 150 pieds indiqués à l'altimètre. Bien après, j'ai appris qu'à cet endroit (une baie) la pression baisse plus qu'à d'autres endroits le long du rivage du lac. Pendant mon vol retour, si la pression a baissé de 5 millibars, avec 150 pieds indiqués à l'altimètre, je volais en fait au niveau de la surface du lac (1 millibar = 30 pieds). Cela est vraisemblable car, après mon départ de Rumonge, le temps s'est continuellement détérioré et de plus l'orage nous a touchés venant du flanc de la montagne bordant le lac.

Je reprends donc conscience sous l'eau. Je réalise peu à peu que je suis dans le lac, toujours attaché à mon siège dans le cockpit. C'était comme si je me trouvais dans un aquarium rempli d'eau trouble. Cette image floue, je la vois dans la lueur des feux de navigation qui sont toujours allumés. Comme je suis la tête en bas toujours attaché à mon siège, mon sens de l'orientation est en dessous de tout. Je sens que la porte du cockpit est toujours fermée, je cherche la poignée en toute hâte et j'arrive enfin à l'ouvrir. Il est grand temps que je remonte à la surface car j'étouffe et j'avale pas mal d'eau. Après avoir débouclé mon harnais, je sors de la cabine et arrive à la surface, cherchant de l'air frais. L'hélicoptère est renversé dans l'eau, seul le train d'atterrissage émerge un peu de la surface. Ledant a hissé de son mieux les blessés sur l'appareil qui flotte encore. Nous nous plaçons chacun d'un côté pour maintenir les blessés sur l'épave flottante et discutons de ce que nous allons pouvoir faire. Les blessés sont notre plus grand souci. La surface de l'eau est assez agitée. Les feux de navigation sont toujours allumés, ce qui nous permet de voir les environs immédiats.

A un moment, nous nous mettons tous deux à crier longuement à pleine voix pour demander du secours, mais en vain. Chaque minute qui passe rend la situation plus critique. Depuis un moment, j'ai remarqué que le train d'atterrissage s'enfonce toujours un peu plus dans les vagues. L'orage continue à gronder et de temps en temps, à la lueur d'un éclair, on aperçoit une échancre en V dans la masse montagneuse. Devrions-nous, Ledant ou moi, nager





Moest Ledant of ik naar de oever zwemmen om hulp te zoeken... zou dit de laatste mogelijkheid zijn op een redding? Onze toestand werd steeds dramatischer. De gekwetsten moeten dat ook wel gemerkt hebben. Een van hen heeft toen gezegd, zwem naar de oever als ge kunt en red uzelf. We zijn gebleven tot het laatste ogenblik. Wat ieder van ons verwachtte gebeurde, de heli begon op een bepaald ogenblik snel weg te zakken in het water. Enkele tellen later zaten we in een volstrekte duisternis. Ik was moe en had nog altijd mijn volledige kledij aan, schoenen inbegrepen. De gekwetsten drijvend houden werd een zware dobber. Met één van de twee gekwetsten ben ik onder water verdwenen. Ik kon mijn armen niet meer bewegen, ik zat in zijn greep. Al zinkend dacht ik aan mijn gezin en nam afscheid; het ging naar een einde.

Maar het was niet gedaan. Ik kwam terug boven water, brakend en naar lucht happend. Het onweer hing nog steeds in de lucht. Zo goed en zo kwaad het ging trachtte ik drijvend te blijven om terug op krachten te komen. Opnieuw ging mijn aandacht naar elke bliksemschicht om mij te oriënteren als de "V" in de bergen even zichtbaar werd. Ik was nog steeds gekleed en dat hinderde me geweldig. De knopen van mijn hemd kreeg ik niet meer open. Met veel moeite trok ik het over mijn hoofd en meteen was ik ook mijn uurwerk kwijt. De striptease in het meer was afmattend en het nam heel wat tijd in beslag voor ik alles uitgetrokken had. Eens zover heb ik enkele malen luid geroepen maar kreeg geen antwoord. Ik had nochtans de indruk dat er ergens iemand luid hoestend in de omgeving was. Alleen het geluid van klotsend water bleef hoorbaar. Bij de volgende bliksemschicht begon ik te zwemmen in de richting van de V, nu eens op de rug en dan weer omgekeerd. Telkens er een bliksem de hemel verscheurde stelde ik vast dat ik parallel zwom met de oever en in zuidelijke richting. Hoe dikwijls ik dit vaststelde is me ontgaan, maar dat het ontmoedigend was dat is me wel bijgebleven. Het zwemmen moet steeds trager verlopen zijn door het dalend ritme van mijn bewegingen die almaar meer aan kracht verloren. Volgens gissingen achteraf moet ik ongeveer 1.30 u in het water verbleven hebben.

Totaal verrast voelde ik eindelijk stenen. ik had de oever bereikt zonder het te zien. Ik voelde me opgelucht en kroop op handen en

*jusqu'à la rive pour chercher du secours ; est-ce là notre dernière chance de salut ? Notre situation devient toujours plus dramatique. Les blessés doivent aussi s'en rendre compte car l'un d'eux nous dit : « Nagez vers la rive si vous pouvez et sauvez-vous ». Nous restons jusqu'au dernier moment possible. Ce que nous redoutions survient : à un moment, l'hélicoptère commence à s'enfoncer rapidement dans l'eau du lac. Un moment plus tard, nous sommes dans l'obscurité totale. Je suis fatigué et je porte toujours ma tenue de vol complète, chaussures comprises. Maintenir les blessés à la surface devient difficile. Avec l'un d'eux, je disparaiss sous l'eau. Pris à bras le corps, je ne peux plus bouger mes bras. Tout en coulant, je pense à ma famille et lui fait mes adieux ; la fin est proche.*

*Mais ce n'était pas fini. Je reviens à la surface, ahanant et avide d'air. L'orage est toujours là. Tant bien que mal, j'essaie de flotter afin de reprendre un peu de force. De nouveau je suis attentif à chaque éclair afin de m'orienter lorsque le grand V dans la montagne est visible. Je suis toujours habillé et cela me gêne très fort. Je ne parviens pas à déboutonner ma chemise. Difficilement je parviens à la tirer au-dessus de ma tête, ce qui me fait perdre ma montre. Le striptease dans le lac est épuisant et il me faut un bout de temps avant d'avoir tout enlevé. Cela étant fait, je pousse quelques grands cris mais je n'obtiens pas de réponse. Il me semble pourtant avoir entendu quelqu'un tousser fort dans les environs. Seul le clapotis de l'eau se fait entendre. A l'éclair suivant, je commence à nager en direction du V, parfois sur le dos, parfois sur le ventre. Chaque fois qu'un éclair illumine le ciel, je constate que je nage parallèlement à la rive en direction du sud. Je ne sais pas combien de fois j'ai fait cette constatation mais je me souviens que c'était désespérant. Je nage de plus en plus lentement, mes mouvements se ralentissent et perdent leur puissance. Par déductions ultérieures, j'estime être resté environ une heure et demie dans l'eau.*

*Totalement surpris, je sens soudain des pierres. J'ai atteint la rive sans m'en rendre compte. Je me sens soulagé et grimpe la pente à quatre pattes pour atteindre une large route en terre battue. Pour aller vers le nord, je dois garder le lac à ma gauche. Mes premiers pas sur cette route me donnent un sentiment de soulagement et de satisfaction. Cette agréable sensation disparaît bien vite en sentant*

# Tanganyika

voeten de helling op om de brede aardeweg te bereiken. Om richting Noord te gaan moest ik het meer aan de linkerhand houden. De eerste stappen op die weg gaven me een gevoel van opluchting en blijheid. Dat gelukkig gevoel verdween snel bij het voelen van de stenen onder mijn voetzolen.

Na een tiental minuten gesakker op die ongelijke weg vol putten en bezaaid met stenen, kwam ik op hoogte van een klein kiezelstrand waarop een lichtende lantaarn stond. Iets daar vandaan tegen de helling stond een hutje. Ik ging een kijkje nemen in die hut en vond er drie slapende inboorlingen. Waarschijnlijk waren het vissers want er lagen een paar bootjes op het piepkleine strandje. Ik schudde even het lichaam dat het dichtst bij de uitgang van de hut lag. Hij bewoog en ik hoorde een luide kreet. Die brave ziel sprong recht en moest waarschijnlijk geschrokken, verbaasd, verwonderd of alles samen geweest zijn. Ik groette hen: met 'Jambo', om hem gerust te stellen en vroeg in het Frans hoe laat het was. Hij bekeek me nog even en rende weg. Ik dacht "hier sta ik nu te kijk in mijn onderbroek met hier en daar wat verkleurde huid en de rest blank, blank, blank".

De twee overige inboorlingen waren door de kreet van hun gezelschap ook klaar wakker en keken naar mij als naar een verschijning. Na een korte periode kwam de weggelopen bode terug in gezelschap van een vierde inboorling die gekleed was als een Europeaan. Deze man was met zijn VW kever gekomen en vroeg wat er gebeurd was. Toen ik begonnen was hem te vertellen wat er misgelopen was, kwam er van de weg iets hoger op de helling nog een blanke in onderbroek uit de duisternis te voorschijn. Deze blanke was Ledant. Ik was blij hem weer te zien. Hij vatte onmiddellijk aan met de verdere uitleg en vroeg of een van de boten kon uitvaren om te zoeken naar de twee gekwetsten. De regen had opgehouden maar het donderde nog altijd. Een van de boten is nog uitgevaren maar kwam enige tijd later onverrichter zake terug. Het was zoeken naar een naald in een hooiberg op dat uitgestrekte watervlak.

De geëvolueerde inboorling had dekens meegebracht. Persoonlijk was ik heel dankbaar om zo een deken om ons heen te kunnen slaan. Het was erg fris geworden en de nacht was reeds ver gevorderd. Toen iedereen het vruchteloze van verdere zoekacties inzag, heeft de eigenaar van de kever ons naar COMRU gebracht, waar we in de vroege ochtenduren toekwamen. Ik herinner me nog dat ik er onmiddellijk onder handen genomen werd door een dokter. Het woord "shocktoestand" klonk in mijn oren en de dokter haalde een spuit uit zijn tas en gaf me een injectie. Tegenpruttelen zou niet veel geholpen hebben. Na die injectie hebben ze mij in een groot bed gestopt, in een grote kamer waar het einde van een nachtmerrie overging in een diepe slaap.

## Epiloog

Een paar dagen na het ongeval ben ik samen met Robby de Bruin, mijn promotiegenoot, onze collega Jos gaan bezoeken in het hospitaal. Hij lag in zijn bed en was duidelijk onder de invloed van het kalmeringsmiddel dat hem werd toegediend. Hij was nog diep onder de indruk en sprak ons enkel over het trauma dat hij en Ledant hadden meegemaakt na het ongeval; hun vergeefse poging om de gekwetsten te redden, en hun bovenmenselijke inspanning om zwemmend de oever te bereiken. Het was als een film die hij zich voor zijn ogen afspeelde; hij heeft ons meermaals herhaald; "ik heb minstens vijfmaal op het punt gestaan om op te geven".

la pierraille sous mes pieds. Après avoir pesté pendant une dizaine de minutes sur cette route inégale et parsemée de pierres, j'arrive à hauteur d'une petite plage de galets éclairée par une lanterne. A courte distance, contre le talus, il y a une petite hutte. Je vais y jeter un coup d'œil et trouve trois indigènes endormis. Ce sont probablement des pêcheurs car il y a quelques barques échouées sur la petite plage. Je secoue le dormeur le plus proche de l'entrée. Il remue et j'entends un grand cri. Le brave homme se lève en sursaut, sans doute effrayé, étonné et surpris tout à la fois. Je le salue d'un « jambo » pour le rassurer puis lui demande en français quelle heure il est. Il me regarde un instant puis s'enfuit. Je comprends alors que je suis là en caleçon, avec la peau ici et là brunie par le soleil, et le reste blanc, blanc, blanc.

Réveillés par le cri de leur compagnon, les deux autres indigènes me fixent comme si j'étais une apparition. Peu de temps après, je fuyard revient accompagné d'un quatrième indigène vêtu à l'europpéenne. Cet homme, venu en VW Coccinelle, me demande ce qui s'est passé. A peine ai-je commencé à expliquer ce qui nous est arrivé que, surgissant de l'obscurité de la route, arrive un autre homme blanc en caleçon. C'est Ledant. Je suis heureux de le revoir. Il se met à raconter la suite et demande si un des bateaux ne peut pas aller à la recherche des deux blessés. La pluie cesse mais il tonne encore. Un bateau part mais revient bredouille après un certain temps. Sur cette immense surface liquide, c'est comme chercher une aiguille dans une botte de foin.

L'indigène évolué a apporté des couvertures. Pour ma part, je suis heureux de pouvoir m'y enrouler. La température est devenue très fraîche et la nuit est fort avancée. Chacun admettant qu'il est vain de poursuivre d'ici des recherches, le propriétaire de la VW nous conduit à COMRU où nous arrivons tôt le matin. Je me souviens d'y avoir été immédiatement pris en charge par un médecin. Les mots « état de choc » résonnent à mes oreilles : le médecin sort une seringue de son sac et me fait une injection. Il n'aurait servi à rien de protester. Après la piqûre, on me fourre dans un grand lit, dans une grande chambre où mon cauchemar prend fin dans un sommeil profond. Je dors toute la journée et la nuit suivante.

## Epilogue

Quelques jours après l'accident, avec mon copain de promotion Robby de Bruin, je vais à l'hôpital rendre visite à notre collègue Jos. Il est allongé sur son lit et est visiblement encore sous l'influence des calmants qu'on lui a administrés. Il est toujours profondément choqué et nous parle surtout du traumatisme que lui-même et Ledant ont encaissé après l'accident, de leurs tentatives de sauver les blessés et de leurs efforts surhumains pour rejoindre le rivage à la nage. C'était comme un film qu'il se faisait passer devant les yeux ; plusieurs fois il nous a répété « J'ai été au moins cinq fois sur le point de renoncer ».

C'est incontestablement grâce à leur excellente condition physique et à l'entraînement para que Jos et Ledant ont réussi à s'en sortir. Une expérience à ne jamais oublier.

Une réflexion sur les circonstances de cet événement. Dans un scénario opérationnel, surtout dans des opérations de sauvetage où les victimes doivent recevoir une aide urgente, on peut avoir le réflexe naturel de prendre soi-même trop de risques. Cela a certainement été le cas avec Jos Van Bever. L'Alouette II n'était pas



*De startbanen werden vaak als speelterrein gebruikt.*

*Les pistes servaient souvent comme aires de jeux.*

Het is ongetwijfeld dank zij hun uitstekende fysieke conditie en hun paratraining dat zowel Jos VB als Ledant erin geslaagd zijn om zichzelf te redden. Een ervaring om nooit te vergeten.

Een bedenking bij de omstandigheden van dit gebeuren. In een operationeel scenario, en vooral in reddingsoperaties waarbij slachtoffers dringende hulp nodig hebben, heeft men de natuurlijke reflex om zelf te veel risico's te nemen. Dit was ongetwijfeld het geval bij Jos Van Bever. De Alouette II was niet uitgerust om in nachtvlucht te opereren, vooral in een geaccidenteerd terrein en in twijfelachtige weersomstandigheden. Jos werd onder morele druk gezet door het commando dat niet vertrouwd was met de mogelijkheden en beperkingen van helikopters. Een opdracht weigeren zou overkomen als het ontvluchten van zijn verantwoordelijkheden, en dat lag zeker niet in de aard van Xavier Van Bever. Hij heeft de handschoenen opgenomen, maar het is slechts dank zij zijn enorme karaktersterkte en doorzettingsvermogen dat hij het er zelf levend heeft vanaf gebracht.

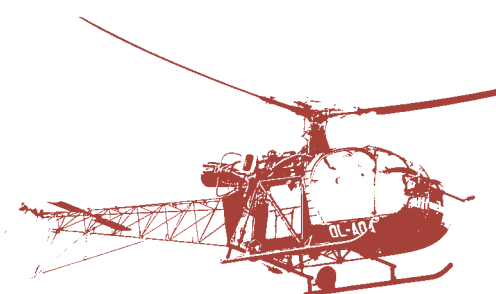
**Xavier "Jos" Van Bever** neemt dienst als kandidaat reserveofficier bij de infanterie op 01 februari 1950. Na zijn benoeming tot reserveonderluitenant gaat hij over naar het regiment para-commando's om zich in januari 1954 aan te bieden als vrijwilliger voor het Korea bataljon. Hij verblijft 11 maanden in Korea, tot einde 1954. Na zijn overgang tot het aanvullingskader wordt hij opgeleid tot piloot van het Licht Vliegwezen. Hij behaalt zijn brevet op L-18C op 16 maart 1956 en wordt opgeleid tot helikopterpiloot op Alouette II in 1959. Hij wordt gedetacheerd in Rwanda-Burundi van mei 1960 tot november 1960. Na zijn terugkeer in België worden hem verschillende functies toegewezen. In 1964 cumuleert hij de functie van helikopterpiloot-instructeur, met deze van maintenance officier van Alouette II helikopter en Dornier 27 in het 16<sup>e</sup> smaldeel in Keulen-Butzweilerhof. In 1967 wordt hij helikopterinstructeur in de Lt Avn school van Brasschaat. In 1972 wordt hij bevelhebber van het 17<sup>e</sup> smaldeel in Werl. Na zijn benoeming tot majoor in 1973 wordt hij in 1978 hoofd van het departement opleiding. In 1982 wordt hij luitenant-kolonel, doet zijn conversie op Britten-Norman en gaat op pensioen in 1985.

Xavier Van Bever was lid van de VTB en verliet ons in 2009. Hij werd 78 jaar.

assez équipé pour des vols nocturnes, surtout au-dessus d'un terrain accidenté et dans des conditions météorologiques douteuses. Jos a été mis sous pression morale par le Commandement qui n'était pas conscient des difficultés et des limitations de la mise en œuvre des hélicoptères. Le refus d'une mission pouvait être interprété comme une fuite devant ses responsabilités, ce qui n'était assurément pas dans la nature de Xavier Van Bever. Il a relevé le gant, mais c'est à son extraordinaire force de caractère et à son esprit de suite qu'il doit de s'en être sorti vivant.

**Xavier « Jos » Van Bever** est entré en service comme candidat officier de réserve d'Infanterie le 1<sup>er</sup> février 1950. Après sa nomination au grade de sous-lieutenant de réserve, il passe au Régiment Para-Commando où, en janvier 1954, il se porte volontaire pour le Bataillon Corée. Il passe 11 mois en Corée, jusqu'à fin 1954. Il passe dans le cadre des officiers de complément et suit la formation de pilote de l'Aviation légère de la Force terrestre. Il obtient son brevet de pilote sur avion L-18C le 16 mars 1956 puis est formé comme pilote d'hélicoptère sur Alouette II en 1959. Il est détaché au Rwanda-Burundi de mai à novembre 1960. Après son retour en Belgique, il reçoit diverses affectations ; en 1964 il est à la 16<sup>e</sup> escadrille à Cologne-Butzweilerhof dans la fonction de pilote-moniteur hélicoptère, en cumul de la fonction d'officier de maintenance hélicoptère Alouette II et avion Dornier Do 27 ; en 1967, il est instructeur sur hélicoptère à l'Ecole Lt Avn à Brasschaat. En 1972 il prend le commandement de la 17<sup>e</sup> Esc Lt Avn à Werl. Il est nommé au grade de major en 1973 ; il prend en 1978 la direction du département Instruction de l'Ecole. Il est nommé lieutenant-colonel en 1982, participe au cours de conversion sur avion bimoteur Britten Norman et part à la retraite en 1985.

Xavier Van Bever était membre des VTB. Il nous a quitté en 2009 à l'âge de 78 ans.



Musée Colonel Avi R. Lallemand DFC and Bar  
Mémorial Spitfire Florennes

[www.museespitfire-florennes.be](http://www.museespitfire-florennes.be)

Museum Kolonel VI R. Lallemand DFC and Bar  
Memoriaal Spitfire Florennes



André Dambly

Vertaling: Bruno Ceuppens

De Raad van Bestuur van de VZW Museum Kol VI R. Lallemand DFC and Bar Memoriaal Spitfire bedankt de Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart voor hun aanbod om het museum via hun tijdschrift te mogen promoten.

Le conseil d'administration de l'ASBL Musée Col Avi R. Lallemand DFC and Bar Mémorial Spitfire remercie les Vieilles Tiges de l'aviation belge pour leur offre de faire mieux connaître notre musée au travers de leur magazine.



## De 2<sup>de</sup> Wing

De luchtmachtbasis Florennes, aangelegd door de Duitse bezetter in 1942, blijft haar opdrachten vervullen met professionalisme, doeltreffendheid en deskundigheid. Door de geopolitieke ontwikkelingen veranderden wel de doelstellingen. De Koude Oorlog vergde een voorbereiding en inzet van de talrijke middelen in het grootste geheim. Na de val van de muur van Berlijn en het instorten van het Oostblok werd de Luchtcomponent ten dienste van de vrede ingezet. Voortaan voerde hij met grote precisie verre opdrachten uit, steeds met oog voor het welzijn van personeel en materieel.

## De oprichter van het museum

In 1985 wordt Kolonel SBH Xavier Janssens bevelhebber van de 2<sup>de</sup> Wing. Al snel denkt hij er aan op de basis een museum op te richten. De Wing bezit een enorm potentieel zowel wat betreft het bewaren van materieel als voor het behoud van een hechte korpsgeest. Hij vindt dat een museum een belangrijke rol kan spelen bij de vorming van jonge en minder jonge mensen. Met wilskracht en doorzettingsvermogen motiveert hij zijn personeel voor het doel dat hij voor ogen heeft. Samen gaan ze de Spitfire die decennialang vóór het stafgebouw van de wing prijkte en daar langzaam verkommerde, volledig restaureren. Een titanenwerk. Hij beslist ook fondsen te werven voor de bouw van een schrijn waarin dit juweel kan tentoongesteld worden. Het memoriaal wordt in 1992 ingehuldigd in aanwezigheid van Kolonel VI Lallemand DFC and Bar, van de stichter, Kolonel Janssens, van de toenmalige Korpsoverste Kolonel VI SBH Dambly, van militaire en burgerlijke overheden, van de schenkers en van de vrijwilligers... Enkele jaren later, wanneer Kolonel VI Léon Stenuit bevelhebber is, wordt er een grote hall aan toegevoegd, nog steeds dank zij de vele trouwe donateurs.

## Le 2<sup>e</sup> Wing

Créée en 1942 par les forces d'occupation allemandes, la base de Florennes continue à remplir les missions allouées avec professionnalisme, efficacité et compétence. Au fil des évolutions géopolitiques du monde, les orientations ont changé. La guerre froide exigeait la préparation et la mise en œuvre de moyens considérables dans le plus grand secret. Avec la chute du mur de Berlin et l'effondrement du bloc de l'Est, la Composante Air s'est mise au service de la paix afin de remplir des missions lointaines avec une précision exemplaire toujours en préservant les personnes et le matériel.

## Le fondateur du musée

En 1985, le Colonel Avi BEM Xavier Janssens prend le commandement du 2<sup>e</sup> Wing. L'idée de créer un musée sur la base va naître et mûrir. Le Wing possède un potentiel énorme tant au niveau de la préservation des matériels que de l'âme et de l'esprit de l'unité. Il perçoit le rôle essentiel qu'un tel musée peut avoir dans l'éducation de la population jeune et moins jeune. Avec volonté et détermination, il motive du personnel pour atteindre le but fixé. Ensemble, ils vont entièrement restaurer le Spitfire qui trônait et se dégradait depuis quelques décennies devant le bâtiment état-major du Wing. Travail titanesque s'il en est. Il décide aussi de rassembler des fonds pour construire un écrin dans lequel ce véritable bijou sera exposé. En 1992, le Mémorial est inauguré en présence du Colonel Avi Lallemand DFC and bar ; du fondateur, le Col Janssens ; du Chef de Corps de l'époque, le Colonel Avi BEM Dambly ; des autorités militaires et civiles ; des donateurs ; des bénévoles... Quelques années plus tard, sous le commandement du Colonel Avi Léon Stenuit, un vaste hall est érigé, toujours grâce à de fidèles donateurs.



## Het museum

Het museum toont de evolutie van het vliegveld van Florennes vanaf de oprichting door de Luftwaffe op tot heden. Het omvat twee delen:

### Het memoriaal

Dit moderne en strakke gebouw herbergt op een prachtige sokkel een Spitfire Mk. XIV, in de uiterst zeldzame versie verkenner. Het toestel vloog op het einde van de 2<sup>de</sup> Wereldoorlog in Britse en Canadese verkenningssmaldelen alvorens vanaf 1947 de 2<sup>de</sup> Wing te verwoegen. Het toestel geraakte beschadigd, werd gedeclasseerd en bracht vele jaren door op een sokkel vóór het stafgebouw van de Wing waar het langzaam aftakelde. Een groep gepassioneerde vrijwilligers restaureerde het toestel tot in de kleinste details. Vandaag wekt het ieders bewondering. Sommigen hebben er een lange verplaatsing voor over om het te bezichtigen. Verscheidene vitrines en informatieborden vertellen de geschiedenis van het vliegveld Florennes vanaf zijn ontstaan, alsook de loopbaan van twee piloten innig verbonden met de Wing: Raymond Lallemand, held van de RAF en eerste Korpsoverste, aan wie het museum is toegewijd, en Jean Offenbergh die deelnam aan de gevechten van

## Le musée

Le musée retrace l'évolution de l'aérodrome de Florennes depuis sa création par la Luftwaffe en 1942 jusqu'à nos jours. Il se compose de deux parties :

### Le mémorial

Ce bâtiment aux formes modernes et épurées abrite sur un splendide socle un Spitfire Mk. XIV en version de reconnaissance ce qui est très rare. Cet appareil a volé à la fin de la Seconde Guerre mondiale dans des escadrilles de reconnaissance britanniques et canadiennes avant de servir au 2<sup>e</sup> Wing dès 1947. Accidenté, il a été déclassé et a passé plusieurs années sur un socle devant le bâtiment état-major du Wing où il s'est fort dégradé. Un groupe de bénévoles passionnés va restaurer cet appareil jusque dans les moindres détails. Aujourd'hui, il fait l'objet de l'admiration de tous et certains font de très longs déplacements pour venir l'admirer. Plusieurs vitrines et tableaux retracent l'histoire de l'aérodrome de Florennes depuis sa création. Les carrières de deux pilotes ayant un lien très fort avec le Wing sont retracées : Raymond Lallemand, héros de la RAF et premier Chef de Corps à qui le musée est dédié et Jean Offenbergh qui a participé aux combats de mai 1940 puis



mei 1940 en later aan de Slag om Engeland. Hij verongelukte in 1942 en de basis Florennes kreeg zijn naam. Alle smaldelen die in de 2de Wing dienden of nog dienen, worden afgebeeld met een massa foto's, souvenirs en een brede waaier vlieguitrustingen, boordinstrumenten en schaalmodellen.

## De hall

De ruime hall vertelt het vervolg van de geschiedenis van de 2de Wing. Hij herbergt een exemplaar van elk type vliegtuig waarmee piloten van Florennes gevlogen hebben: de Thunderjet, eerste Amerikaans straalvliegtuig in gebruik bij de Belgische Luchtmacht, de Thunderstreak waarmee voor het eerst door Belgische vliegtuigen de geluidssnelheid boven Belgisch grondgebied doorbroken werd, de Mirage 5 versie tactische verkenning en de vermaarde F-16, nog altijd jong en operationeel, ondanks zijn vele jaren dienst. Voor de meer technisch geïnteresseerden zijn er de motoren van deze vliegtuigen. Een Fouga Magister en een Tiger Moth vervolledigen de verzameling. De collectie motoren werd nog aangevuld met motoren van Duitse vliegtuigen gebaseerd te Florennes en neergeschoten in de buurt. Een militair van de 2de Wing, gespecialiseerd in het zoeken naar wrakken, stelde ze vriendelijk ter beschikking van het museum. Vermeldenswaardig is ook de aanwezigheid van een kruisraket met transportwagen, herinnering aan de koude oorlog en geschonken door de 485<sup>th</sup> TMW van de USAF als aandenken aan hun verblijf "Entre

à la bataille d'Angleterre. Il périt accidentellement en 1942 et son nom sera donné à la base de Florennes. Toutes les escadrilles ayant servi ou servant encore au 2<sup>e</sup> Wing sont représentées par une multitude de photos et de souvenirs. Un large éventail de pièces d'équipement de vol, d'instruments de bord, de maquettes y sont exposés.

## Le hall

Le vaste hall raconte la suite de l'histoire du 2<sup>e</sup> Wing. Il abrite un exemplaire de chaque type d'appareil utilisé par les pilotes de Florennes : le Thunderjet, premier appareil à réaction américain en usage à la Force Aérienne belge ; le Thunderstreak avec lequel la vitesse du son sera dépassée pour la première fois par des appareils belges au-dessus du territoire national ; le Mirage 5 dans sa version de reconnaissance tactique et le fameux F-16 toujours jeune et opérationnel malgré les années. Les moteurs ayant équipé ces avions sont à la disposition des personnes plus intéressées par les aspects techniques. Un Fouga Magister et un Tiger-Moth complètent la présentation. La collection des moteurs exposés s'est enrichie de moteurs d'appareils allemands stationnés à Florennes et abattus dans la région gracieusement mis à la disposition du musée par un militaire du 2<sup>e</sup> Wing spécialisé dans la recherche d'épaves. À noter la présence exceptionnelle car unique en Europe d'un missile de croisière avec sa remorque de transport, rappel de la guerre froide et cadeau du 485<sup>th</sup> TMW de la USAF en souvenir



Sambre-et-Meuse". Uitzonderlijk en uniek in Europa. Eveneens tentoongesteld, de vele toebehoren, zoals een vliegveldtractor, een VADS kanon, schietstoelen... Een F-16 cockpit geeft elke bezoeker de kans in deze mythische jager te gaan zitten, te dromen over de waanzinnige opdrachten waartoe hij in staat is en, waarom niet, om het moment te vereeuwigen door er een mooie foto van te nemen.

Een winkeltje biedt een brede keus souvenirs aan: pins, badges, petten, boeken... die per post kunnen opgestuurd worden. De portkosten worden berekend in functie van de bestelling.



### Kolonel Vl Lallemand DFC and Bar

#### Het museum is opgedragen aan de gedachtenis van Kolonel Lallemand

Raymond Lallemand is geboren te Blicquy op 23 augustus 1919. In september 1939 wordt hij opgenomen in het kader van het leerling-varend personeel. Na de invasie van België begint hij met zijn eenheid aan een lange zwerftocht die hem via Marokko naar Groot Brittannië brengt waar hij in juli 1940 aankomt. Na het beëindigen van zijn opleiding in juli 1941 wordt hij naar het 609 Squadron te Biggin Hill gestuurd met de graad van sergeant piloot. Hij behaalt meerdere luchtoverwinningen waarvoor hij in maart 1943 het prestigieuze Distinguished Flying Cross krijgt. Na een verblijf als testpiloot in de fabriek Napier te Lutton wordt hij overgeplaatst naar 197 en nadien naar 198 Squadron waarmee hij deelneemt aan de landingsoperaties. In augustus 1944 keert Flight Lieutenant Lallemand terug naar zijn geliefd 609 Squadron, nu uitgerust met Hawker Typhoon, deze maal als bevelhebber. In september wordt hij gedurende de operatie Market Garden geraakt. Hij kan het vliegveld Marville nog bereiken waar hij met zijn brandende Typhoon een buiklanding maakt. Hij is ernstig verbrand. Zijn prestatie wordt op 18 januari 1945 met een tweede DFC beloond. Na een lange hospitalisatie krijgt hij in maart 1945 het bevel over een van de twee Belgische smaldelen: 349 Squadron. Hij beëindigt de oorlog met op zijn actief o.a. zes neergehaalde vijandelijke vliegtuigen, andere waarschijnlijk of vernietigd op de grond, alsook talrijke voertuigen waaronder vier en dertig tanks.

Deze man, met zijn glorieus verleden, komt midden 47 te Florennes aan om een nieuwe Wing op te richten. In vijf jaar tijd verandert hij de basis die niet meer dan een ruïne was met slechts enkele verouderde vliegtuigen, in een moderne eenheid die

de son séjour dans l'Entre Sambre-et-Meuse. De nombreux autres accessoires et armements sont également exposés parmi lesquels un tracteur d'aérodrome, un canon VADS, des sièges éjectables... Un cockpit F-16 permet à chaque visiteur de s'asseoir quelques instants dans le mythique chasseur, de rêver un peu aux folles missions dont il est capable et pourquoi pas d'immortaliser le moment par une jolie photo.

Une boutique rassemble un large choix de souvenirs : pins, badges, casquettes, livres... qui peuvent être envoyés par la poste, les frais de port étant calculés en fonction de la commande.



### Le Colonel Avi Lallemand DFC and Bar

#### Le musée est dédié à la mémoire du Colonel Lallemand

Raymond Lallemand est né à Blicquy le 23 août 1919. En septembre 1939, il est admis dans le cadre du personnel navigant élève. Lors de l'invasion de la Belgique, il entame avec son unité un long périple qui le mène au Maroc puis en Grande-Bretagne où il débarque en juillet 1940. Après avoir terminé son entraînement, il est muté en juillet 1941 au 609 Squadron de Biggin Hill avec le grade de sergent pilote. Il remporte plusieurs victoires aériennes qui lui valent, en mars 1943, d'être décoré de la prestigieuse Distinguished Flying Cross. Après un séjour à l'usine Napier de Lutton en qualité de pilote d'essais, il est transféré au 197 puis au 198 Squadron avec lesquels il participe aux opérations du débarquement. En août 1944, le Flight Lieutenant Lallemand retrouve pour le commander son cher 609 Squadron doté de Hawker Typhoon. En septembre, il est touché lors de l'opération Market-Garden. Il regagne l'aérodrome de Merville en France et pose sur le ventre son Typhoon en feu. Il est grièvement brûlé. Son mérite est reconnu par l'attribution d'une seconde DFC le 18 janvier 1945. Après une longue hospitalisation, il prend en mars 1945 le commandement d'une des deux escadrilles belges de la RAF : le 349 Squadron. Il termine la guerre avec à son actif, entre autres, six avions ennemis abattus, d'autres probables ou détruits au sol ainsi que de nombreux véhicules dont trente-quatre tanks.

C'est cet homme au passé glorieux qui arrive à Florennes à la mi-47 pour construire un nouveau Wing. En cinq ans, il transforme une base à l'état de ruine dotée de quelques appareils vétustes en une unité moderne apte à remplir avec succès toutes les missions qui lui sont commandées. Tout cela est dû à sa



in staat om met succes alle haar toevertrouwde opdrachten uit te voeren. Het is dank zij zijn vastberadenheid en bevelhebberschap, maar ook dank zij de wil en de moed van zijn voortreffelijk personeel dat de hij weg baant voor de volgende generaties. Hij verlaat Florennes op 17 juni 1952 en oefent nog verscheidene functies uit in België en in het buitenland tot zijn op rust stelling in 1972. Hij overlijdt op 30 januari 2008. Hij werd 89 jaar.

détermination et à son sens du commandement, mais aussi à la volonté et au courage d'un personnel remarquable qui a tracé la voie pour les générations suivantes. Il quitte la base de Florennes le 17 juin 1952 pour occuper différentes fonctions en Belgique et à l'étranger jusqu'à sa mise à la retraite en 1972. Il décède le 30 janvier 2008 à l'âge de 89 ans.



Van l.n.r. : Charles DETAL, Charles DEMOULIN, "Manu" GEERTS (schudt de hand van RL), Rémi VAN LIERDE, Raymond LALLEMANT, Joseph RENIER. Raymond LALLEMANT ontvangt de gelukwensen van zijn collega's na toekenning van het D.F.C. op 27.03. 1943

De g. à dr. : Charles DETAL, Charles DEMOULIN, "Manu" GEERTS (serrant la main de R.L.), Rémi VAN LIERDE, Raymond LALLEMANT, Joseph RENIER. Raymond LALLEMANT reçoit les congratulations de ses collègues pour la D.F.C. qu'il vient de recevoir, le 27.03.1943.

## Bezoek ons

Belangrijke opmerking: alle installaties zijn bereikbaar voor minder valide personen. De hele collectie is overdekt, de meteorologische omstandigheden beïnvloeden een bezoek dus niet. De bezoeken worden gratis gegidst.

Het museum bevindt zich op het domein van de 2<sup>de</sup> Wing. Er gelden dus enkele eenvoudige doch vlotte veiligheidsmaatregelen (zie verder). Het museum verwelkomt zowel individuele bezoekers als groepen, mits het indienen van een aanvraag enkele werkdagen vóór de gewenste bezoeksdatum. Speciale activiteiten

## Nous visiter

Remarque importante : toutes les installations sont accessibles aux personnes à mobilité réduite ; l'ensemble des présentations est couvert donc la qualité des visites n'est pas influencée par les conditions météorologiques et les visites sont guidées gratuitement.

Le musée étant installé sur le domaine du 2<sup>e</sup> Wing, des mesures de sécurité simples et rapides sont à respecter pour les visites (voir site). Le musée accueille aussi bien les visites individuelles que les groupes moyennant une demande introduite quelques



kunnen eveneens plaatsvinden: bezoek van grote groepen, toeristische rally, samenkomst van oudgedienden, verenigingen voor historische reconstructies, scholen... met mogelijkheid tot een erewijn of een staande lunch... In dit geval is het noodzakelijk zo vroeg mogelijk contact op te nemen met het museum om optimaal aan alle wensen tegemoet te kunnen komen.

Toegangsprijzen: Kinderen: 1,5 € Volwassenen: 4 €..... Groepen (+10 personen): 3 €

## Steun

Het beheer van het museum vergt belangrijke financiële middelen. Om het museum voor iedereen toegankelijk te houden, wordt slechts een lage toegangsprijs gevraagd. Maar het inkomsgeld alleen is ontoereikend om aan alle financiële verplichtingen te voldoen. Daarom doen we een oproep aan iedereen die ons wenst te steunen zich lid te maken en dit mits een bescheiden bijdrage (20 €). Dank zij de individuele lidkaart heeft men gedurende een heel jaar gratis toegang tot het museum. Bovendien geeft de kaart het recht om zich gedurende de schoolvakanties door maximaal drie personen te laten vergezellen.

## De museumsite

Alle informatie over het museum bevindt zich op de site [www.museespitfire-florennes.be](http://www.museespitfire-florennes.be) Op de site vindt u talrijke foto's, historische bijdragen, de winkel en alle nuttige informatie voor uw bezoek.

jours ouvrables avant la date souhaitée. Des activités spéciales peuvent également être organisées : visite de groupes importants, rallye touristique, rencontre d'ancêtres de la route, mouvements de reconstitutions historiques, écoles... avec possibilités de vin d'honneur, de standing lunch... Pour ces derniers cas, il est essentiel de prendre contact avec le musée le plus tôt possible pour faciliter la réalisation et répondre au mieux à vos souhaits.

Droit d'entrée : Enfants : 1,5 euros Adultes : 4 euros Groupes (+10 personnes) : 3 euros

## Aide

La gestion d'un tel musée nécessite des moyens financiers importants. Ayant toujours voulu que le musée soit accessible à tous, le prix de l'entrée est très faible mais il ne nous permet pas de faire face à toutes nos obligations financières. C'est pour cela que nous invitons toutes les personnes désireuses de nous soutenir à se faire membre moyennant le paiement d'une cotisation modeste (20 euros) qui vous donne droit durant toute l'année en cours, à accéder gratuitement au Musée grâce à la carte individuelle et encore d'inviter trois accompagnants à visiter gratuitement le musée pendant les vacances scolaires. Un don au musée est toujours possible et grandement apprécié.

## Le site du musée

Toutes les informations concernant le musée se trouvent sur le site [www.museespitfire-florennes.be](http://www.museespitfire-florennes.be) sur lequel vous trouverez de nombreuses photos, des articles historiques, la boutique, et toutes les informations utiles pour votre visite.



Adresse postale/ Postadres  
Musée/Museum Spitfire, Base Jean Offenberg  
Route Charlemagne 191  
5620 Rosée  
Tel: (32)24426344, Mob: (32)47788520

Compte Bancaire/Bankrekening:  
**BE40 0011 9485 2363**

# Évolution de nos escadrilles d'avions de combat au cours de la Guerre Froide (1946-1991)

Aperçu de certains aspects opérationnels, politiques et économiques



Jean Buzin

Vertaling Jean-Paul Buyse en Bruno Ceuppens

## Évolution de nos escadrilles d'avions de combat au cours de la Guerre Froide (1946-1991)

Overzicht van bepaalde operationele, politieke en economische aspecten.

### Part 4

#### Hoofdstuk 2: Een Luchtmacht met dubbele component

Tweede fase: periode van 1955 tot 1959,  
stabilisatie en herstructurering.

#### Wijziging van de MDAP politiek

Terwijl nog een laatste smaldeel F-84G, het 30<sup>ste</sup> Smd, door herverdeling van de bestaande middelen, in de schoot van de 9<sup>de</sup> Wing zal worden opgericht, wordt de MDAP politiek t.o.v. de Luchtmacht gewijzigd. In het tweede luik van het MDAP programma wordt beslist om vanaf midden 1955 geleidelijk de F-84E/G Thunderjet te vervangen door de F-84F Thunderstreak. Niet op een één voor één basis maar door de levering van maximum 150 vliegtuigen, hetgeen overeenkomt met het uitrusten van twee tactische wings van drie smaldelen met 25 vliegtuigen elk. Deze beslissing heeft op korte termijn een wijziging van de samenstelling

### Quatrième partie

#### Chapitre 2 : Une Force Aérienne à double composante

Phase 2 : période de 1955 à 1959.  
Stabilisation et Restructuration.

#### Changement de la politique MDAP

Bien qu'une dernière escadrille de F-84G, la 30<sup>e</sup> Esc, sera encore constituée au sein du 9<sup>e</sup> Wing par redistribution du potentiel existant, la politique MDAP vis-à-vis de la Force Aérienne est modifiée. Dans le cadre d'un deuxième volet du programme MDAP la décision est prise de remplacer progressivement à partir de la mi-1955, les F-84E/G Thunderjet par des F-84F Thunderstreak non pas sur une base équivalente de 1/1 mais en limitant les livraisons à 150 avions correspondant à l'équipement de 2 wings tactiques dotés de 3 escadrilles de 25 avions chacune. Décision qui à court terme annonce une modification de structure de nos

## COLD WAR (IV)

van onze eenheden tot gevolg. Terzelfdertijd vorderen de VS via het programma Swanshop 136 F-84G terug. Deze moeten terugbezorgd worden met een nagenoeg volledig potentieel "cel". Ze mogen niet meer dan 150 vlieguren op de teller hebben sinds de laatste fabrieksinspectie van 36 maanden. Deze eisen gaan de beschikbaarheidsproblemen in de eenheden aardig verergeren. Zo beschikte de 10<sup>e</sup> Wing in oktober 1955 slechts over 22 toestellen, in plaats van de 75 die verondersteld ware aanwezig te zijn.



F84F FU197 85-J 10 Wing 31 Esc

Noteer dat het aantal van 150 te leveren vliegtuigen nog met een attritie-reserve van 30 stuks zal toenemen. Hier bovenop zullen nog eens 17 bijkomende stuks geleverd worden. De eerste F-84F zullen aan de 2<sup>de</sup> Wing geleverd worden vanaf juli 1955. Bovendien zullen de VS in het kader van hetzelfde programma vanaf september 24 (R)F-84F Thunderflash leveren, de verkenningsversie van de F-84F, bestemd voor het 42<sup>ste</sup> Smd.

Een belangrijke mijlpaal in de internationale politiek is de toetreding van de Bondsrepubliek Duitsland tot de NAVO op 5 mei 1955. De VS zullen zorgen voor de initiële uitrusting van haar nieuw opgerichte strijdkrachten. Als reactie richt de Sovjetunie het Pact van Warschau op, onder hun voogdij samengesteld uit de strijdkrachten van de Duitse Democratische Republiek en de andere satellietstaten.

### Een slecht gedefinieerd "Off-Shore" programma

In de Benelux is in het kader van het programma "Off-Shore" de bouw van de Hunter vliegtuigen begonnen, dit voor rekening van de VS. Ze zijn van het type Mk.4, maar hun configuratie wijkt af van deze voorzien voor de vliegtuigen bestemd voor de Belgische en Nederlandse luchtmachten. Bovendien zullen de eerste 23 vliegtuigen uit de Belgische assemblageketen niet tijdig de nodige modificaties krijgen, waaronder de motorafstelling. Die laatste is onontbeerlijk, want de gassen die vrijkomen bij het vuren van het kanon Aden en die in de inlaat terechtkomen, veroorzaken een compressor stall en het stilvallen van de motor. De modificaties worden verschoven naar een later inhaalprogramma.

De bestemming van deze vliegtuigen was nooit duidelijk, maar naar schijnt moesten ze op de inventaris van de nieuw opgerichte Luftwaffe komen als aanvulling op of in vervanging van de F-86 Sabre initieel geleverd door de VS.

Al vanaf de maand maart ondervindt het programma "Off-Shore" een eerste tegenkanting. De DBR die klaar staat om officieel lid van de NAVO te worden, laat weten weigerachtig te staan tegen de uitrusting van de Luftwaffe met Hunters. Immers, generaal Kammhuber, toekomstige

unités. Parallèlement les USA vont par le biais du programme Swanshop récupérer 136 F-84G qui devront leur être restitués avec un quasi plein potentiel « cellule ». En effet celles-ci ne pouvaient avoir accumulé qu'un maximum de 150 hrs de vol depuis la dernière inspection en usine des 36 mois. Quant aux moteurs ils ne pouvaient afficher plus de 300 hrs de fonctionnement. Ces exigences vont compliquer d'autant le problème de disponibilité dans les unités. A titre d'exemple, en octobre 1955 au sein du 10<sup>e</sup> Wing censé aligner 75 appareils seuls 22 étaient disponibles.



RF84F FR5 H8-E 42 Esc (Coll H. Sermon)

A noter que le nombre de 150 avions sera augmenté d'une réserve d'attrition effective de 30 appareils auxquels s'ajouteront 17 unités supplémentaires. Les premiers F-84F seront livrés au 2<sup>e</sup> Wing dès juillet 1955. D'autre part dans le cadre du même programme les USA fourniront à partir de septembre 24 (R)F-84F Thunderflash, version de reconnaissance du F-84F pour l'équipement de la 42<sup>e</sup> Esc.

Étape importante dans la politique internationale, la République Fédérale d'Allemagne devient membre de l'OTAN le 5 mai 1955. Les USA prendront en charge les premiers équipements de ses nouvelles forces armées. En réaction les soviétiques constitueront le Pacte de Varsovie qui sous leur égide rassemblera les forces armées de la République Démocratique allemande et celles des autres pays satellites.

### Un programme « Off-Shore » mal défini

Au Benelux la construction des avions Hunter pour le compte des USA dans le cadre du programme « Off-Shore » a été entamée. Ils sont du type Mk.4 mais leur configuration est différente de celle prévue pour les avions devant équiper les forces aériennes belge et néerlandaise. De plus les 23 premiers avions de la chaîne belge ne pourront recevoir à temps une série de modifications dont celle de la régulation moteur. Cette dernière s'était révélée indispensable, l'injection des gaz produits lors du tir des canons Aden provoquant le décrochage du compresseur et l'arrêt du réacteur. Les modifications étant reportées à un programme de rattrapage ultérieur.

Sans que l'affectation des avions ne soit jamais clairement mentionnée, il semble qu'ils devaient entrer à l'inventaire de la nouvelle Luftwaffe en complément ou en remplacement de F86 Sabre fournis initialement par les USA.

Dès le mois de mars, le programme « Off-Shore » connaît un premier soubresaut. La RFA qui s'apprête à intégrer officiellement l'OTAN marque des réticences à voir la Luftwaffe dotée d'avions Hunter. En fait le futur chef d'État-Major, le général Kammhuber avait été approché par la firme Lockheed qui lui promettait un avion plus performant qui n'était

stafchef, was door de firma Lockheed benaderd die hem een toestel met veel betere prestaties aanbood, namelijk de F-104, waarvan het prototype toen al vloog. Hij bleek bijzonder geïnteresseerd. Van dat ogenblik af zullen de VS met alle mogelijke middelen pogen af te geraken van de "Off-Shore" vliegtuigen in de Benelux geproduceerd. Ze zullen België en Nederland voorstellen het beheer van het programma over te nemen, er de kosten van te dragen en de vliegtuigen in hun inventaris op te nemen. Als tegenprestatie stellen de VS voor een niet nader genoemd aantal jagers alle weer te leveren, als oplossing voor de schreeuwende tekortkomingen bij de nachtjacht eenheden.

In oktober wordt een nieuw voorstel geformuleerd. Als België en Nederland aanvaarden respectievelijk 64 en 48 "Off-Shore" vliegtuigen over te nemen, zullen de VS de kosten voor hun rekening nemen. Bovendien werd beide luchtmachten elk 36 F-86K AWX "aangeboden". Bijkomende aanvullingen, nodig om aan de NAVO verbintenissen te voldoen, zouden ten laste van de betrokken landen blijven. Het voorstel wordt aanvaard door Nederland, maar België weigert: de minister van Landsverdediging volgt het advies van de Stafchef die een tweezitter eist voor deze opdracht. In december rolt de eerste Hunter Mk.4 "Off-Shore" uit de assemblageketen van de Fairey fabrieken. Gezien het ontbreken van een beslissing over zijn bestemming, zal hij, net zoals de volgende, in het arsenaal van Wevelgem gestockeerd worden.



Op operationeel gebied komt er een merkelijke verbetering van de controle van ons luchtruim, dankzij het in plaats stellen van een nieuw radarstation in Senonchamps nabij Bastogne. Als satelliet van het station van Glons moet het een betere radardekking boven de Ardennen mogelijk maken.

### Context en gevolgen van een herstructurering

Het jaar 1956 wordt gekenmerkt door periodes van spanning die de Oost-West relaties verder verzuren. De integratie van de DDR in het Warschaupact, de nationalisatie door Egypte van het Suez kanaal en de controversiële Anglo-Franse interventie die zowel door VS als door de URSS veroordeeld wordt, de Israëlische Sinaïcampagne en de volksoptocht in Hongarije zijn er de hoogtepunten van.

Voor de luchtmacht dient zich, na het beëindigen van de periode van expansie, een periode van herstructurering aan. Kenmerkend voor deze periode is de geleidelijke vermindering van het aantal gevechtssmaldelen van 21 op de slagorde van midden 1955 naar 9 vijf jaar later.

In een eerste fase zal de evolutie van de samenstelling van de Luchtmacht het gevolg zijn van de herziening van de Amerikaanse politiek met betrekking tot het MDAP programma en de wens van haar

autre que le F-104 dont le prototype volait à l'époque. Il s'était montré particulièrement intéressé. Dès lors les USA n'auront de cesse de se débarrasser des avions « Off-Shore » produits au Benelux. Ils proposeront à la Belgique et aux Pays-Bas de reprendre la gestion du programme, d'en assurer le coût et de prendre les avions à leurs inventaires respectifs. En contre-partie les USA se proposaient de fournir un nombre non précisé de chasseurs tout-temps compte tenu des déficiences criantes existant au niveau des unités de chasse de nuit. A ce stade les gouvernements belge et néerlandais refuseront la proposition.

En octobre une nouvelle proposition est formulée. Les USA assumeront le coût du programme, la Belgique et les Pays-Bas acceptant de reprendre respectivement 64 et 48 avions « Offshore ». De plus chacune des forces aériennes se verrait « offrir » 36 F-86K AWX, le complément de dotation requis pour répondre aux engagements OTAN restant à charge des pays concernés. La proposition sera acceptée par les Pays-Bas, elle sera refusée par la Belgique. Le ministre de la Défense suivant l'avis du chef d'État-Major qui exigeait un avion biplace pour remplir la mission. En décembre le premier Hunter Mk.4 « Off-Shore » sort des chaînes de montage des usines Fairey. En l'absence de décision quant à son affectation il sera tout comme les suivants stocké à l'Arsenal de Wevelgem.



Sur le plan opérationnel une amélioration sensible est à mentionner dans le contrôle de notre espace aérien avec la mise en place d'une nouvelle station radar à Senonchamps près de Bastogne. Satellite de la station de Glons, elle doit assurer une meilleure couverture de la zone des Ardennes

### Le contexte et les conséquences d'une restructuration

L'année 1956 sera marquée par des périodes de tension qui exacerberont les relations Est-Ouest. L'intégration de la RDA dans le Pacte de Varsovie, la nationalisation du canal de Suez par l'Égypte et l'intervention anglo-française controversée, condamnée aussi bien par les USA que l'URSS, la campagne du Sinaï menée par Israël, la révolution populaire en Hongrie en seront quelques-uns des points forts.

Pour la Force Aérienne, après le coup d'arrêt porté à son programme d'expansion, c'est une période de restructuration qui s'annonce. Elle sera marquée par une réduction du nombre d'escadrille d'avions de combat qui de 21 présentes à l'ordre de bataille à la mi-1955 se verront réduites à 9, cinq années plus tard.

regering om komaf te maken met de geschillen over de "Off-Shore".

Wat betreft de tactische eenheden, wordt beslist de ontplooiing te beperken tot 150 vliegtuigen, de dotatie van 2 Wings van 3 smaldelen met 25 vliegtuigen. Voor de 9<sup>de</sup> Wing betekent dit een wijziging van bestemming van jager-bommenwerpers wing naar dagjacht. Bovendien moet de Wing het verlies van een smaldeel slikken. De levering aan de 2<sup>de</sup> en 10<sup>de</sup> Wing van de F-84F Thunderstreak ondervindt wat vertraging, maar vanaf oktober 1956 beschikken ze over respectievelijk 64 en 56 vliegtuigen. De gevechtssterkte neemt stelselmatig toe en bereikt een gemiddelde beschikbaarheid van 60%, merkkelijk hoger dan deze in de periode van de F-84E/G. Van zijn kant beschikt het 42<sup>ste</sup> Smaldeel over 13 Thunderflash (R)F-84F met een gemiddelde beschikbaarheid van 50%.

Doch het is in de luchtverdediging dat de evolutie het meest merkbaar is, met de wederwaardigheden van het Hunter programma en de opkomst van de erop volgende alle weersjacht.

## De Hunter saga

De eerste Hunter Mk.4 OSP verlaten de fabriek begin december 1955. In afwachting van hun eindbestemming worden ze gestockeerd in het Arsenal van Wevelgem.

In april 1956 wordt een nieuw Amerikaans voorstel gepresenteerd voor het overnemen door België van het "Off-Shore" contract. In mei 1956 verklaart de minister van landsverdediging zich tenslotte akkoord, mits volgende modaliteiten:

België zal de verantwoordelijkheid aanvaarden om 64 vliegtuigen van het programma "Off-Shore" in zijn inventaris op te nemen en dit voor een som van 1.2 miljard BF. Ons land verbindt er zich toe ze operationeel te maken door de modificatiekosten te dragen en bevestigt zijn verbintenis om nog eens 192 Hunters te verwerven zoals voorzien in het nationaal contract. Als tegenprestatie verbinden de VS zich er toe 64 tot 72 jagers alle weer (AWX) te leveren, door België te kiezen.

Ter herinnering: het nationaal contract voor de aanschaf van 192 Hunter kwam overeen met de "theoretische" heruitrusting van 4 jachtwings van 3 smaldelen met 16 vliegtuigen, zoals voorzien door de conferentie van Lissabon in 1952, maar zonder reserve voor maintenance of attritie.

De productieketens worden eerst opgestart volgens de standaarden van de Hunter Mk.4, alvorens over te schakelen naar de Mk.6 standaard inmiddels door de Britten ingevoerd. Deze versie heeft een krachtigere motor van 10.000 lbs i.p.v. 7500 lbs stuwkracht en enkele aerodynamische aanpassingen zoals een aanvalsboord in zaagtand. Mits een gedeeltelijke aanpassing van het nationaal programma zal de productie tenslotte bestaan uit 48 Hunter Mk.4 en 144 Hunter Mk.6.

De Luchtmacht bereidt zich dus voor om een vloot van 256 jachtvliegtuigen in inventaris op te nemen. Een heterogene vloot die bestaat uit:

- 64 *Hunter Mk.4 OSP* waarvan de configuratie van het wapensysteem en de uitrustingen specifiek zijn en waarvan de modificatie standaarden niet uniform zijn. 23 stuks hebben de modificatie, nodig voor het afvuren van het kanon, niet ondergaan.
- 48 *Hunter Mk.4* afkomstig van het nationaal contract. Ze zullen in de eenheden gemodificeerd worden naar een zelfde aerodynamische configuratie als de Mk.6 (zaagtand aanvalsboord).
- 144 *Hunter Mk.6* van het nationaal contract.

Dans un premier temps l'évolution des structures de la Force Aérienne sera la conséquence directe de la révision de la politique américaine dans le cadre du programme MDAP et de l'attitude de ce même gouvernement américain dans sa volonté de régler le contentieux « Off-Shore ».

Au niveau des unités tactiques la décision de réduire le déploiement à 150 avions soit la dotation de 2 Wings forts de 3 escadrilles de 25 avions, va conduire à la réaffectation du 9<sup>e</sup> Wing de chasseurs- bombardiers en unité de chasse de jour. Le Wing y perdra au passage une escadrille. La livraison des F-84F Thunderstreak aux 2<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> Wing connaîtra quelques retards mais dès octobre 1956 ils alignaient respectivement 64 et 56 avions, effectif qui ira en augmentation régulière, avec un taux de disponibilité moyen de 60% nettement supérieur à celui connu lors de la période F-84E/G. Quant à la 42<sup>e</sup> Escadrille elle alignait à ce moment 13 Thunderflash (R)F-84F affichant une disponibilité moyenne de 50%.

Mais c'est dans le domaine de la défense aérienne que l'évolution sera la plus sensible avec les péripéties du programme Hunter et l'émergence consécutive de la chasse tout-temps.

## La saga Hunter

La sortie d'usine des premiers Hunter Mk.4 OSP débute en décembre 1955. Dans l'attente de leur destination finale ils sont stockés à l'Arsenal de Wevelgem.

En avril 1956 une nouvelle proposition américaine de reprise du contrat « Off-Shore » par la Belgique est présentée. En mai 1956 le ministre de la Défense marque finalement son accord suivant les modalités suivantes :

La Belgique assume la charge du programme « Off-Shore » portant sur 64 avions pour une somme de 1.200.000.000 FB, prend les avions à son inventaire, s'engage à les rendre opérationnels en assumant les frais de modification et confirme son engagement à acquérir en sus 192 Hunter tel que prévu dans le contrat national. En contrepartie les USA s'engagent à fournir de 64 à 72 chasseurs tout-temps (AWX) à choisir par la Belgique.

Rappelons que le contrat national portant sur l'acquisition de 192 Hunter correspondait au rééquipement « théorique » de 4 wings de chasse à 3 escadrilles de 16 avions tel que prévu lors de la conférence de Lisbonne de 1952 mais sans réserve de maintenance ni d'attrition.

Les chaînes de production sont lancées au standard Hunter Mk.4 avant de s'aligner sur la production britannique passée au Hunter Mk.6 doté d'un moteur plus puissant passant de 7500 à 10.000 lbs de poussée et de certaines modifications aérodynamiques notamment l'installation de becs de bord d'attaque. Un rattrapage partiel des commandes nationales pourra se faire, se soldant par la production de 48 Hunter Mk.4 et 144 Hunter Mk.6.

C'est donc une flotte de 256 avions que la Force Aérienne s'apprête à prendre à son inventaire. Flotte hétérogène constituée de :

- 64 *Hunter Mk.4 OSP* dont la configuration du système d'armes et des équipements de communication est spécifique et dont le standard de modifications n'est pas uniforme, 23 de ces avions n'ayant pas subi celles requises pour permettre le tir aérien.
- 48 *Hunter Mk.4* issus du contrat national, ils seront modifiés en unité pour leur donner une configuration aérodynamique dentique à celle des Mk6 (becs de bord d'attaque).
- 144 *Hunter Mk.6* issus du contrat national



*Hawker Hunter F.4  
(Photo Tony de Maere d'Aertrijcke via André Bar. Coll. Serge Bonfond.)*

Het beheer van deze vloot waarvan de productie zich uitspreidt van december 1955 tot oktober 1958 zal moeilijk zijn, soms zelfs chaotisch en dit op een moment waarop de defensieconcepten van de NAVO en de samenstelling van de Luchtmacht in volle evolutie zijn.

Indedaad, in deze periode zal, zoals aangegeven in de evolutie van de tactische eenheden, de 9<sup>de</sup> Jager-Bommenwerper Wing omgevormd worden tot een wing luchtverdediging en zal het aantal smaldelen van drie naar twee verminderd worden in de 1<sup>ste</sup>, 7<sup>de</sup> en 13<sup>de</sup> Jacht Wing vooraleer deze laatste gewoon ontbonden wordt.

Paradoxaal genoeg is het net op het moment dat onze nieuwe jagers de productielijn verlaten dat de nieuwe NAVO strategie hun operationeel nut in vraag stelt. De nieuwe concepten geven de voorkeur aan offensieve strijdkrachten, aan nucleaire bewapening, aan strategische raketten. Men rekent eerder op de technologische vooruitgang op het gebied van radars en geleidingssystemen. Het is immers de bedoeling om binnen afzienbare tijd te evolueren naar een luchtverdediging volledig gestoeld op de ontplooiing van gordels grond/luchttuigen. Dit betekent op termijn het einde van de dagjacht. Immers, zonder detectieradar, met snelheidsprestaties die onvoldoende geacht worden om de bedreiging het hoofd te bieden en met alleen een kanon als offensief wapen, hebben onze prachtige Hunters niet echt meer hun plaats op de inventaris. Voor de tussenperiode achtte men enkel nog alle weer onderscheppers voorzien van een detectieradar en van een vuurleidingssysteem dat "blind" vuren toelaat inzetbaar. Meestal bewapend met lucht/lucht raketten die van op afstand in salvo's konden afgevuurd worden, openden ze de weg voor het introduceren van de eerste telegeleide tuigen (Beamriding) of zelf geleidende tuigen (Infrarood).

Maar voor het ogenblik moet de Luchtmacht de 256 Hunter die eraan zitten te komen, zo goed mogelijk verdelen. Geen eenvoudige taak. Het zal als volgt gebeuren:

- De Hunter Mk.4 OSP zullen vanaf juni 1956 eerst aan de 7<sup>de</sup> Wing toegewezen worden en de Meteor Mk8 vervangen. Deze vervoegen

La gestion de cette flotte dont la production s'étalera de décembre 1955 à octobre 1958 sera difficile, chaotique parfois, à un moment où les concepts de défense de l'OTAN et les structures de la Force Aérienne sont en pleine évolution.

En effet, cette période verra la mutation, comme détaillé dans l'évolution des unités tactiques, du 9<sup>e</sup> Wing de chasseurs-bombardiers en wing de défense aérienne, la réduction à 2 du nombre d'escadrilles de chasse de jour au sein des 1<sup>er</sup>, 7<sup>e</sup>, et 13<sup>e</sup> Wing avant que ce dernier ne soit purement et simplement supprimé.

Paradoxalement c'est au moment où nos nouveaux chasseurs sortent des lignes de production que la stratégie de l'OTAN évolue jusqu'à mettre en question leur utilité opérationnelle. Les nouveaux concepts font la part belle aux forces offensives, à l'armement nucléaire, aux missiles stratégiques et tablent sur les progrès technologiques dans les domaines du radar et des systèmes de guidage pour envisager à terme une défense aérienne basée exclusivement sur le déploiement en barrières de missiles sol/air, laissant entrevoir à court terme la fin de la chasse de jour. En effet dépourvus de radar de détection, affichant des performances en vitesse jugées marginales pour contrer la menace et dont les canons étaient le seul armement offensif nos magnifiques Hunter n'avaient plus vraiment leur place dans l'inventaire. Dans l'intervalle seuls des intercepteurs à capacité tout-temps dotés d'un radar de détection, d'un système de tir permettant le tir « aveugle », restaient encore envisageables. Armés le plus souvent de roquettes air/air pouvant être tirées en salves à distance ils ouvraient la voie à l'introduction des premiers missiles téléguidés (Beamriding) ou autoguidés (Infrarouge).

Mais pour l'heure la Force Aérienne se doit de répartir au mieux les 256 Hunter qui vont entrer à son effectif. La tâche ne sera pas aisée. C'est ainsi que :

- Les Hunter Mk.4 OSP seront tout d'abord affectés au 7<sup>e</sup> Wing à partir de juin 1956. Ils y remplaceront les Meteor Mk8 qui équiperont momentanément le 9<sup>e</sup> Wing dans sa nouvelle



*Hawker Hunter F.6  
(Coll. D.Brackx)*

tijdelijk de 9<sup>de</sup> Wing die een andere rol toegewezen kreeg. 43 Hunter OSP worden vervolgens overgebracht naar de 1<sup>ste</sup> Wing. Daar zullen ze vanaf maart 58 uit dienst genomen worden bij de aankomst van de CF-100. De overige 17 vliegtuigen zullen tijdelijk de dotatie uitmaken van een smaldeel van de 9<sup>de</sup> Wing, in afwachting van de aankomst van de eerste Hunter Mk.6 die vanaf september 1957 aan deze wing toegewezen worden.

- De "nationale" Hunters Mk.4 worden uitsluitend aan de 7<sup>de</sup> Wing toegewezen waar ze vanaf januari 1957 de Mk.4 OSP vervangen. Ze zullen de configuratie krijgen van de Mk.6, met aanvalsboorden in zaagtand. Ze zullen geleidelijk uit dienst genomen worden begin 1959 en vervangen worden door de Hunter Mk.6 eens de 9<sup>de</sup> Wing in het bezit is van zijn volledige dotatie.
- Begin 1960 zullen alle uit dienst genomen Hunter Mk.4 OSP en "nationaal" tot schroot herleid worden in het vliegtuigenpark van Koksijde. De 9<sup>de</sup> Wing wordt in februari 1960 ontbonden en zijn vliegtuigen worden opgeslagen in het vliegtuigen park. Alleen de 7<sup>de</sup> Wing blijft behouden met twee smaldelen met in totaal 40 vliegtuigen.

Wat nog kan nog vermeld worden is dat de firma Hawker Siddeley 95 Hunter Mk.6 zal overkopen voor een habbekrats. Omgevormd tot een versie grondaanval (FGA9) zullen ze naar andere oorden uitgevoerd worden.

### Naar de alle-weer jacht

Het tweede luik van het Amerikaans voorstel zal veel aandacht krijgen van onze Luchtmacht. De toestand van onze nachtsjacht was immers "dramatisch". Met het gedwongen uit dienst nemen van onze Mosquito's en het op een laag pitje plaatsen van het 10de Smd in mei 1953, was het potentieel van onze nachtsjacht herleid tot 10 Meteor NF.11, het restant van de bestelling geplaatst in 1952, terwijl nog twee toestellen verloren gaan in de loop van de volgende twee jaar. Er was een evaluatiecommissie voor een alle weersjager, logische opvolger van de nachtsjager en mogelijke vervanger van onze Meteor NF.11, opgericht. Tot aan zijn tragisch overlijden voorgezeten door Lt Kol Roman, werden twee kandidaten "weerhouden": de Gloster Javelin en de Vautour IIN. Een eerste evaluatie in vlucht zal vanaf 1954 plaatsvinden. Maar het ontwikkelingsstadium waarin beide toestellen zich bevinden werden als onvoldoende beoordeeld om tot een bestelling te kunnen leiden.

Tijdens het luchtvaartsalon van Farnborough in september 1955 zal de Canadese firma Avro aan de Luchtmacht een "exotisch" toestel voorstellen, ontworpen voor de verdediging van het Grote Noorden van America, maar dat desondanks de Canadese smaldelen ontplooid in Europa moest uitrusten: de CF-100.

affectation. Les Hunter OSP seront ensuite transférés au 1<sup>er</sup> Wing à concurrence de 43 avions. Ils y seront retirés d'emploi lors de l'arrivée des CF-100 à partir de mars 1958. Le reliquat de 17 avions constituera la dotation temporaire d'une escadrille du 9<sup>e</sup> Wing dans l'attente de l'arrivée des premiers Hunter Mk.6 qui lui seront affectés en priorité à partir de septembre 1957.

- Les Hunter Mk.4 « nationaux » seront affectés exclusivement au 7<sup>e</sup> Wing y remplaçant les Hunter Mk.4 OSP à partir de janvier 1957. Ils seront dotés des becs de bord d'attaque similaires à la configuration des Hunter Mk.6. Ils seront retirés progressivement d'emploi au début de 1959, remplacés par des Hunter Mk.6 après que le 9<sup>e</sup> Wing ait reçu sa dotation complète.
- Tous les Hunter Mk.4 OSP et « nationaux » retirés d'emploi seront ferrailés au Parc Avi de Koksijde au début de 1960. Le 9<sup>e</sup> Wing sera dissous en février 1960 et ses avions stockés au Parc Avi. Seul subsistera le 7<sup>e</sup> Wing de Chasse de Jour avec ses deux escadrilles totalisant 40 avions.

A noter que la firme Hawker Siddeley rachètera à vil prix 95 Hunter Mk.6. Modifiés en version d'attaque au sol (FGA9) ils seront exportés vers d'autres cieux.

### Vers la chasse tout-temps

Le deuxième volet de la proposition américaine va retenir toute l'attention des autorités de notre Force Aérienne. En effet la situation de notre Chasse de nuit était « dramatique ». Avec le retrait d'emploi forcé de nos Mosquito et la mise en veilleuse de la 10<sup>e</sup> Esc en mai 1953 le potentiel de nos chasseurs de nuit était réduit à 10 Meteor NF.11 reliquat de la commande effectuée en 1952 tandis que 2 appareils seront encore perdus au cours des deux années suivantes. Une Commission d'évaluation de chasseurs tout-temps, évolution logique du chasseur de nuit et susceptibles de remplacer nos Meteor NF.11, avait été mise sur pied. Présidée jusqu'à sa tragique disparition par le Lt Col Roman deux candidats potentiels avaient été retenus : le Gloster Javelin et le Vautour IIN. Une première évaluation en vol sera effectuée dès 1954 mais le stade de développement des deux appareils s'était avéré insuffisant pour arriver à une recommandation.

Lors du Salon Aéronautique de Farnborough en septembre 1955 la firme canadienne AVRO va présenter à la Force Aérienne un avion « exotique » conçu pour la défense du Grand Nord-américain mais qui devait néanmoins équiper les escadrilles canadiennes déployées en Centre-Europe : le CF-100.

L'avion est doté d'un système de contrôle de tir Hughes MG2 classé



## COLD WAR (III)

Het vliegtuig is uitgerust met een vuurcontrole systeem Hughes MG2, "top secret" geklasseerd en door de Amerikaanse overheid verboden uit te voeren naar derde landen. Het liet schieten in LCC (Lead Collision Course) toe, een techniek ter compensatie van de eerder marginale snelheidsprestaties van het toestel. Wegens dit verbod stelde Avro een versie van het vliegtuig voor met een klassieke volgradar. Dit voorstel werd door de Luchtmacht afgewezen.

Om de hoogste nood te lenigen zal bij de RAF een bestelling van 12



*Gloster Javelin*

tweedehandse Meteor NF.11 geplaatst worden. Geleverd begin 1956 kan hierdoor het 10de smaldeel gereactiveerd worden. Terzelfdertijd wordt de Evaluatiecommissie heropgericht. Na evaluatie van testvluchten van de Vautour IIN en de Gloster Javelin, zal de Luchtmacht kiezen voor deze laatste, mits ze uitgerust kunnen worden met de lucht/lucht geleide tuigen Firestreak, een onmisbaar complement. Gezien de Britse overheid hiertoe niet bereid is, wordt de aanschaf van de Javelin al snel afgevoerd.

Nu het geschil over het programma Off-Shore geregeld is, keuren de Amerikaanse overheden in mei 1956, onder strikte veiligheidsvoorwaarden, de uitvoer goed van het systeem Hughes MG2 van de CF-100 voorgesteld door Avro. Eerst wordt het voorstel nog afgewezen omdat het vliegtuig niet voldoet aan de specificaties opgesteld door de Staf Luchtmacht, want slechts één type interceptie is mogelijk en de enige bewapening bestaat uit 58 lucht/lucht raketten in containers aan de vleugeluiteinden. Desondanks zal er onder Amerikaanse druk een overgangsregeling weerhouden worden, namelijk een ingebruikname van 32 vliegtuigen voor de heruitrusting van onze twee smaldelen Meteor NF.11, in afwachting van de levering van een echte AWX jager, de CF-105 (die echter nooit geproduceerd zal worden). In fine wordt uiteindelijk een akkoord bereikt over de levering van 53 CF-100 Mk5 voor het uitrusten van drie smaldelen. maar met het volgende voorbehoud van de Stafchef: "De CF-100 zullen de laatste jagers alle weer zijn die de Luchtmacht zich zou aanschaffen. Hun vervanging aan het einde van hun levensduur, beperkt tot 5 jaar, zal niet overwogen worden, ze zullen vervangen worden door eenheden grond/lucht geleide tuigen". De eerste CF-100 zullen in december 1957 geleverd worden. Ze zullen opeenvolgend het 11de, het 350ste en het 349ste smaldeel uitrusten. Het 10de smaldeel zal ontbonden worden, het gevolg van het herleiden van de 1ste wing tot drie smaldelen. Het 4de Smd Dagjacht werd al in mei 1957 ontbonden.

Aan het einde van het decennium zal eveneens een wijziging van de commandoketen plaatsvinden. De 69ste Belgisch-Hollandse Group wordt ontbonden in april 1957. In de plaats wordt er in mei 1957 een nationale operatiesector opgericht (SOC) gevestigd te Glons. Hij zal instaan voor de

« top secret », interdit d'exportation vers des pays tiers par les autorités américaines. Permettant le tir en LCC (Lead Collision Course) technique qui compensait les performances en vitesse marginales de l'appareil. Au vu de ce refus la firme AVRO proposera une version de l'avion dotée d'un radar de poursuite classique, proposition non retenue par la Force Aérienne.

Pour parer au plus pressé une commande d'urgence de 12 Meteor NF.11 de deuxième main sera placée auprès de la RAF. Livrés début 1956, ils permettront de réactiver la 10e Esc. Parallèlement la Commission



*SNCASO SO-4050 Vautour IIN*

d'évaluation sera remise sur pied. Procédant aux tests en vol des avions Vautour IIN et Gloster Javelin le choix de la Force Aérienne se portera sur ce dernier sous réserve de la disponibilité des missiles air/air Firestreak qui en constituaient l'indispensable prolongement. Rapidement le choix du Javelin sera cependant remis en question, les autorités britanniques n'étant pas prêtes à autoriser la livraison des missiles.

Le contentieux du programme Off-Shore ayant été réglé, en mai 1956 les autorités américaines autoriseront sous des conditions de sécurité strictes l'exportation du système Hughes MG2 équipant les CF-100 proposés par la firme AVRO. Dans un premier temps la proposition sera refusée l'avion ne répondant pas aux spécifications émises par l'Etat-Major de la Force Aérienne car limité à un seul type d'interception et son unique armement consistant en 58 roquettes air-air logées dans des conteneurs en bout d'ailes. Néanmoins, sous pression américaine une formule transitoire sera retenue à savoir la prise en charge de 32 avions permettant le rééquipement de nos deux escadrilles de Meteor NF.11 dans l'attente de la livraison d'un vrai chasseur AWX le CF-105 (qui ne sera jamais mis en production !). In fine l'accord final portera sur la livraison de 53 CF-100 Mk5 devant équiper 3 escadrilles de 16 avions. La prise en charge des avions sera assortie d'une réserve du Chef d'Etat-Major précisant que : « les CF-100 seraient les derniers chasseurs tout-temps à l'effectif de la Force Aérienne, que leur remplacement en fin de vie, limitée à 5 ans, n'était pas envisagé, cédant la place à une unité de missiles sol/air » Les premiers CF-100 seront livrés en décembre 1957 Ils équiperont successivement la 11e Esc, la 350e Esc et la 349e Esc La 10e Esc sera supprimée dans le processus réduisant l'effectif du 1er Wing à 3 escadrilles compte tenu de la suppression de la 4e Esc de Chasse de Jour survenue en mai 1957.

La fin de la décennie sera marquée également par une modification des chaînes de commandement qui verra la suppression du 69e Groupe hollando-belge en avril 1957. Il en résulte la création d'un secteur d'opérations national (SOC) implanté à Glons en mai 1957. Il sera chargé de la mise en œuvre de nos chasseurs et fonctionnera jusqu'en décembre



Avro Canada CF100 Canuck Mk.5

inzet van onze jagers en zal opereren tot in december 1961. Hierna zullen, in het kader van een reorganisatie van 2ATAF, onze luchtverdedigingsmiddelen onder operationele controle komen van een nieuwe Duits-Belgische sector, SOC Uedem. Het station Glons krijgt het statuut CRC.

Rekening houdend met de budgettaire mogelijkheden, heeft de luchtmacht gedurende het hele decennium beleidsplannen uitgevaardigd om zo goed mogelijk de streefdoelen inzake de aan de NAVO toegewezen strijdkrachten te halen. Het laatste was het plan "G" van 1959 dat voorzag in de ontplooiing van 265 gevechtsvliegtuigen, te weten:

Op het gebied van de tactische eenheden:

- 125 F-84F verdeeld over 2 tactische wings van 3 smaldelen
  - in de 2<sup>de</sup> Wing: 3 smaldelen van 20 vliegtuigen
  - in de 10<sup>de</sup> Wing: 2 smaldelen van 20 vliegtuigen  
1 smaldeel van 25 vliegtuigen met nucleaire opdracht
- 18 RF-84F die het 42<sup>ste</sup> smaldeel uitrusten

Op te merken valt dat de 83<sup>ste</sup> Anglo-Belgische Groep waaraan onze tactische en verkenningsseenheden waren toegewezen, begin 1958 ontbonden werd. Ze vielen voortaan onder de operationele controle van 2ATAF.

Op het gebied van de jachteenheden:

- 80 Hunter Mk.6 verdeeld over 2 wings dagjacht van 2 smaldelen met 20 vliegtuigen elk, de 7<sup>de</sup> en de 9<sup>de</sup> Wing
- 42 CF-100 verdeeld over 3 smaldelen van 14 vliegtuigen die de 1<sup>ste</sup> Wing Jacht Alle Weer uitrusten

Deze ontplooiing houdt rekening met het Amerikaans verlangen om op sommige van onze vliegvelden nucleaire munitie te positioneren die eigendom blijven van de VS en onder hun controle vallen, maar die indien nodig door Belgische bemanningen kunnen ingezet worden. De hieruit voortvloeiende technische akkoorden liggen aan de basis van de "Strike" opdracht die de Luchtmacht sinds dan op zich nam. De opleiding van de bemanningen en de modificaties aan de F-84F vereist om de nucleaire bommen af te werpen. Beginnend van 1959. In 1960 wordt een eerste smaldeel met dubbele capaciteit, conventioneel en nucleair, het 23<sup>ste</sup> Smd, geactiveerd in de schoot van de 10<sup>de</sup> Wing.

Maar het plan "G" is geen lang leven geschoren. Al vanaf 1960 wordt beslist te herstructureren. De tactische wings verliezen elk een smaldeel. Het 3<sup>de</sup> Smd van de 2<sup>de</sup> Wing en het 27<sup>ste</sup> Smd van de 10<sup>de</sup> Wing verdwijnen uit de operationele inventaris. De 9<sup>de</sup> Wing Dagjacht wordt ontbonden maar de 7<sup>de</sup> Wing krijgt uitstel van executie tot in 1963 in afwachting dat er klaarheid komt over de toekomstige plannen voor de luchtverdediging. De 1<sup>ste</sup> Wing ziet zich met het verdwijnen van het 11<sup>de</sup> Smd eveneens



Nike Hercules

1961. A cette date dans le cadre d'une réorganisation de la 2ATAF nos moyens de défense aérienne seront placés sous le contrôle opérationnel d'un nouveau secteur germano-belge : le SOC Uedem, la station de Glons prenant le statut de CRC.

Tout au long de la décennie la Force Aérienne aura établi des plans directeurs successifs dans l'optique de rencontrer au plus près les objectifs de forces assignés par l'OTAN tout en tenant compte de nos capacités budgétaires. Le dernier en date sera le Plan « G » de 1959 qui prévoyait le déploiement de 265 avions de combat, à savoir :

Au niveau des unités tactiques :

- 125 F-84F répartis en 2 wings tactiques à 3 escadrilles
  - au 2<sup>e</sup> Wing : 3 escadrilles de 20 avions
  - au 10<sup>e</sup> Wing : 2 escadrilles de 20 avions  
1 escadrille de 25 avions à capacité nucléaire
- 18 RF-84F constituant l'effectif de la 42<sup>e</sup> Esc Recce

A noter que le 83<sup>e</sup> Groupe anglo-belge auquel étaient affectées nos escadrilles tactiques et de reconnaissance avait été dissous au début de 1958. Elles étaient placées désormais sous le contrôle opérationnel direct de la 2ATAF.

Au niveau des unités de chasse :

- 80 Hunter Mk.6 répartis en 2 wings de Chasse de Jour à 2 escadrilles de 20 avions chacune : les 7<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> Wings
- 42 CF-100 répartis en 3 escadrilles de 14 avions chacune constituant l'effectif du 1<sup>er</sup> Wing de Chasse tout-temps

Ce déploiement prend en compte la volonté américaine de mettre en place sur certains de nos aérodromes des munitions nucléaires restant propriété et sous contrôle des USA mais qui le cas échéant seraient mis en œuvre par des équipages belges. Les accords techniques qui en découleront sont à l'origine de la mission « Strike » désormais pérenne à la Force Aérienne. L'entraînement des équipages et les modifications requises sur les avions F-84F pour permettre le largage des bombes nucléaires sont entreprises dès 1959. En 1960 une première escadrille à double capacité conventionnelle et nucléaire, la 23<sup>e</sup> Esc, est activée au sein du 10<sup>e</sup> Wing.

Mais le Plan « G » ne tiendra pas la route longtemps ! En effet dès 1960 des mesures de restructuration sont décidées. Les wings tactiques perdent chacun une escadrille, la 3<sup>e</sup> Esc au 2<sup>e</sup> Wing, la 27<sup>e</sup> Esc au 10<sup>e</sup> Wing disparaissent de l'inventaire opérationnel. Le 9<sup>e</sup> Wing de Chasse de jour est supprimé. Quant au 7<sup>e</sup> Wing dernière unité de Chasse de jour il obtiendra un sursis jusqu'en 1963 dans l'attente d'une clarification des orientations prises dans le domaine de la défense aérienne. Le 1<sup>er</sup> Wing se voit également réduit à 2 escadrilles avec la suppression de la 11<sup>e</sup> Esc, leur dotation étant portée à 20 avions. Dernière suppression annoncée :



# PILOTLESS AIRCRAFT: UTOPIC OR UNAVOIDABLE EVOLUTION

II. The past, the present and the future of military drones.



MQ-9 Reaper, © USAF

## Facts and myths about drone operations



By André Jansens

Translation: Wif De Brouwer

*Note: A list of acronyms is published at the end of this article*

This article is the last in the series of “Pilotless Aircraft”. We covered consecutively civil aviation, air traffic control and military drones. Regarding the latter, we only discussed the US systems because the USA is more advanced in the use of military drones than any other country. This does not exclude the efforts that are made by these countries, but the US approach gives already a good idea on the impact that drones may have on future air warfare.

In our next magazine we will make a synopsis of the different articles that we published on this subject and make some assumptions on the possible impact of advanced technology on aerial activities.

## Shortage of drone pilots, an ominous omen

At a time that drones are more and more emerging into civilian applications in today's society – and on many occasions even used in the most euphoric situations – the USAF continues to struggle with numerous problems. At the end of ... the “drone pilots” shortage reached dramatic proportions. The extreme high number of burnouts and even more, emotional exhaustion with depressions became increasingly worrying.

Until that time, the senior USAF management had hardly been concerned by this crisis.

Nevertheless, through ongoing studies of the Government Accountability Office (GAO), the RAND Corporation had already identified these rising problems for years.

The Air Force's Combat Command was slow to react and didn't take adequate steps to through this serious UAV pilots' shortage. Yet, in her January 2015 “New Year's letter”, the Secretary of the USAF, Deborah Lee James, announced new initiatives. To calm down the agitation, she introduced a monthly flying pay increase from \$650 to \$1.500 and bonuses to attract more individuals to the workforce. This was in line with other efforts initiated earlier in 2014.

Nevertheless, a few months later, GAO announces that only four pilots are in the conditions to receive the increased flying pay.

Then, in April 2015, to improve the working conditions of the drone community, Secretary of Defense Ash Carter unveils his decision to reduce the drone fleet CAPs (Combat Air Patrol) from 65 to 60. This reduction would also compensate for the disastrous deficit in training.

Furthermore, the USAF approaches the Congress for improving several components of the MQ-1/9 to make them more user-friendly and safer. Because of the absence of practical user methods, the system operator still has to manually lock the camera onto the target. Not less than 17 actions are required before he can fire a weapon with the MQ-1/9.

An F-16 pilot on “drone practice” gave his blunt opinion in a readers' letter: *“Compared to the Sniper targeting pod on most front-line USAF fighter aircraft, MQ-1/9 sensor pods are junk.”*

The safe landing of a MQ-1/9 remains a perilous undertaking and a switch-over to an automatic system would certainly reduce the high stress factor that is imposed on the drone operators. So far, the USAF doesn't want to deviate from its concept, propagating that *“what goes up in the air should be manually controlled”*. Nevertheless, the US Army has already successfully proven that the Automatic Take-off and Landing System (ATLS) of The Gray Eagle had many operational and financial advantages.

The USAF finally considers using the ATLS on the Reaper but the Congress reacts dismissively to this sudden change of course. As a result, the Reaper will have to provisionally operate without ATLS.

Because the situation becomes more and more preoccupying, the Air Combat Command (HQ ACC) decides in August to take firm actions. It launches a *Culture and Process Improvement Program (CPIP)*. *“We are evaluating base services to meet the personal and family requirements of our RPA Airmen, and we also are taking a further look*

*at other quality of life initiatives, compensation, and developmental opportunities. We are committed to investing resources to meet our sustained requirement of 361 MQ-9's and 271 cockpits.”*

During its visit to several RPA-units, the CPIP team is confronted with several critical issues such as:

- Work overload.
- The USAF culture with its prejudice against any automated flying activity.
- The USAF denial to provide better work and living conditions for RPA personnel.

General Hawk Carlisle, Commander HQ-ACC, publishes on December 10, 2015, his *get well plan*. The number of RPA squadrons will be doubled. Because the 432<sup>nd</sup> Wing at Creech AFB is still the only unit that functions as a superwing to control drone operations, a new RPA Wing will be created. In addition, the so-called marginal promotion chances of the RPA personnel will be the topic of a new study. This plan was followed by a very encouraging “New-Year's message” on December 15. All RPA pilots will receive a similar financial compensation as all other pilots. After a period of six years as RPA-pilot, he/she can claim an *Aviator Retention Pay* of five yearly bonuses of \$25.000 with the option to receive 50% at the start of a supplementary five-year service period. A few days later a significant surprise follows: the USAF abandons the untouchable principle that piloting an aircraft, inclusive unmanned types, should be an officer's responsibility. In the near future, non-commissioned officers will be trained to pilot the Global Hawk.

As from the beginning of 2016, the USAF has to admit that the exodus of pilots has become a serious problem that affects the whole pilot community. Training new pilots, with priority to the RPA-category has become an urgent priority. The USAF provides the necessary resources and personnel to double the yearly graduated pilots to 384.

At a press conference on January 15, 2016, the Secretary of the Air Force makes the following statement: *“These pilots... fly six days in a row... working 13-14hr days on average. And, to give you a contrast, an average pilot in one of our manned Air Force aircraft flies between 200 and 300hr per year. In the RPA world, pilots log four times that much, ranging from 900 to 1.100 flight hours per year. And these are very stressful operations because mistakes can cost lives.”*

On March 16, 2016, the *Remotely Piloted Aircraft Enterprise* draws extensive political attention in a subcommittee of the Senate. Indeed, the senators have to be convinced to approve an extra budget of three billion USD for achieving CPIP.

*Gen. Herbert J. Carlisle expects that the conclusion of his exposé will impress the attendees: “Recruiting, retaining, and promoting our Airmen is as vital to our service as our aircraft and weapon acquisitions.”*

One theme is central during the question period. For the senators the shortage of drone pilots is the Achilles heel of the unhappiness in the RPA community. Gen. Herbert J. Carlisle doesn't feel at ease. After a series of evasive replies on the USAF requirements, the redeeming final answer comes: at short term, the service wants to boost the total of drone pilots to 1.400 to give them more downtime and opportunity for training.

There was one item in the transcript of the hearing that should be emphasised and considered as a bench mark:

Senator Cotton: "General Carlisle, do you think there are many people who are contributing more to the mission of killing ISIS terrorists than your RPA pilots?"

General Carlisle: "No, sir. I think the RPAs are at the head of that mission. They are doing phenomenal work."

Senator Cotton: "Maybe our society should pay them the respect they deserve then and honor their service and not attach any stigma to what they do since they are keeping us safe in our beds at night."

In spite of all its efforts, the USAF was forced to take unpopular measures. In 2016, 80 pilots receiving their wings will have to operate an RPA cockpit for up to three years. Subsequently, they will have the option to choose for the real cockpit.

The appointment of General Dave Goldfein as the new USAF chief of staff is certainly not world news. New is that he is the first chief of staff with Reaper experience. The RPA community is happy about this and believes in a good outcome of its *health cure*. Never before was the "pilot of all pilots" speaking with so much experience on this distinctive RPA community problem.

Although the USAF is convinced that as from 2016, the living and working conditions of the RPA professionals will slowly but surely improve, dark clouds were showing on the horizon in 2017. At the end of 2016, the media starts reporting on "the empty cockpit syndrome", related to manned aircraft. During the whole year, the USAF has been trying to stop the pilots from leaving. The *aviation bonus program* with increasing, attractive, premiums is barely successful in stopping the exodus of its pilots. Before the end of 2017, the USAF will face a shortage of more than 2.000 pilots on a total requirement of 20.000. On the other hand, the number of RPA category pilots responding to the attractive retention bonus increases. In any case, the USAF efficiency is being seriously affected.

### The communication network, backbone of drone operations

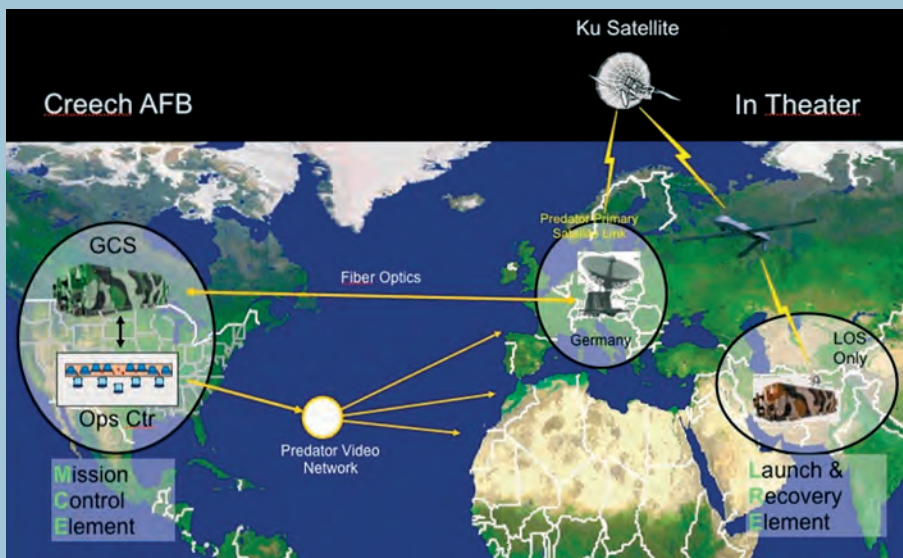
After a previous CIA *Remote-Split Operations (RSO)* experience in Afghanistan, the Predator squadrons are ready to be employed in the context of the *Global War on Terrorism*, starting with the Iraq invasion in 2003. The two pillars of the RSO concept are the *Launch and Recovery Element (LRE)*, installed in the war zone, and the *Mission Control Element (MCE)* in Indian Springs AFB, NV, later renamed Creech AFB. LRE uses *Line of Sight (LOS)* communication systems while MCE can operate *Beyond Line of Sight (BLOS)*.

The RSO concept gives an enormous impulse to drone operations particularly when it is decided to employ the Predator as "hunter killer". From now on, the crew of the *Ground Control System (GCS)* – often named cockpit – and the mission coordinators have access to the most secret networks from their protected working environment in the US.

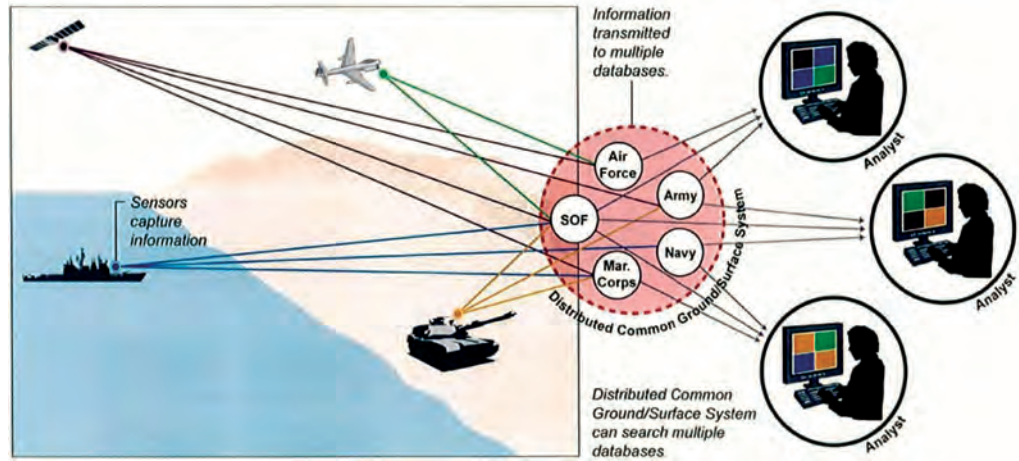
Parallel activities, such as the consultation of investigations, communications and analysis of target video images, can all be done efficiently and safely from American soil. The GCS is provided with all kinds of tools, which thoroughly converts the RPA crew from high quality recce task to accurate target destruction.

The drone operations cycle is only complete if all captured data can be quickly and thoroughly analysed and distributed to the requesters and the operational actors. We are talking about *Processing, Exploitation and Dissemination (PED)* of all information.

PED has become a muscled employment concept that initially was used for the exploitation of data provided by manned reconnaissance resources, with the U-2 at the forefront. Thanks to a combination of ground, LOS, and satellite communication techniques, the operators did not only operate the U-2 cameras and sensors, they also analysed the captured images and sensor data. Subsequently, they distributed these, sometimes very urgent data, to the different qualified actors for taking appropriate actions. The USAF initially considered the Predator and its congeners complementary to the U-2. Consequently, it developed a network of communications that



RSO architecture



*Distributed Common Ground System (DCGS) concept*

was grafted on the further development of drones, known by the insiders as *Distributed Common Ground System (DCGS)*.

The USAF focal point of DCGS is the 480<sup>th</sup> ISR-Wing in Langley AFB, VA. In 2016, the daily workload of the 480<sup>th</sup> Wing reached the data processing of 20 terabytes (20.000 gigabytes). Langley AFB is as DGS-1, one of the three locations in the USA, with two more along the Pacific Coast plus another one in Europe, at Ramstein AFB.

These centres are manned by professional soldiers, Air National Guard's troops and reservists. More than 6.000 military are assigned to the 480<sup>th</sup> Wing. The USAF provides approximately 80 percent of the battlefield information that is gathered by aerial platforms. Since other branches of the armed forces receive information from the USAF as well, they also have to contribute by feeding data to the worldwide DCGS network. This data fusion task for the entire armed forces seems to cause a lot of heartburns to the Army.

The DCGS, but also the communication network, allowing the drones to considerably enforce their grip on military activities, caused some commotion in early 2014. This was caused by the publication of the USAF document: *RPA Vector, Vision and Enabling Concepts 2013-2038*.

On 22 April 2014, a web editor of *Drone Wars UK* tried to decode the notion *Crossbow* from this document. It appeared to be nothing more and nothing less than the DCGS-version of the RAF with its own analysts, but also with its special links with DGCS. In its article, *Drone Wars UK* indicated that, besides the British connections, other European RSO and DCGS hubs play an important role. Capodichino, close to NAS Sigonella, Sicily, is the most important communication hub of the American Navy in Europe. But the primary nerve

*Langley, DCGS nerve centre*



centre of the drone operations is on German soil, more precisely at Ramstein AFB. End 2011, the press release on the opening of the *Air and Space Operations Centre (ASOC)* was full of technological achievements; yet, no word was mentioned on the vital role of the communication centre in the drone war. Nevertheless, German media were getting suspicious.

*The internet platform The Enterprise and the German magazine Der Spiegel* simultaneously make simultaneously make the headlines on 17 April 2015. The titles: *Germany is the tell-tale heart of America's drone war and Bündnisse: Der Krieg via Ramstein* reveal in detail the role of Germany in the American drone war. The Enterprise manages to obtain some ultra-secret documents. The diagram of the communication network doesn't leave any doubt.

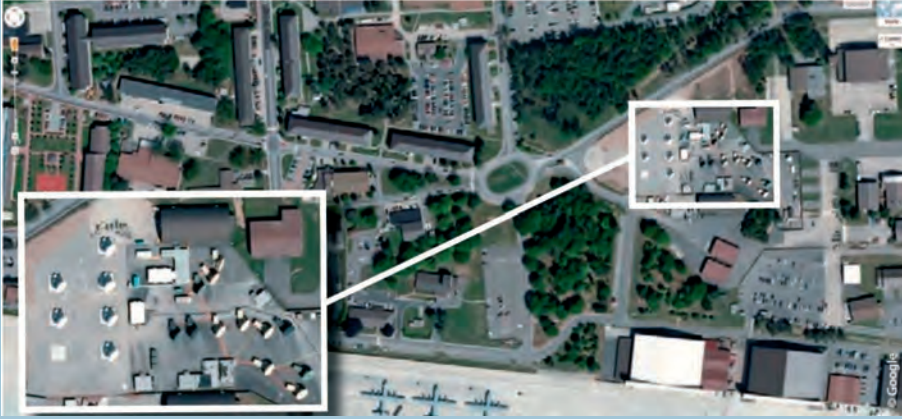
The antenna park in Ramstein captures data and transmits guidance signals to manned and unmanned ISR platforms through direct satellite connections. The data stream travels at the speed of light via an optical cable network to and from the American continent. The RSO network spreads data from Creech AFB to the different locations from which the drones are controlled for executing their tasks. The entry point of the DCGS network is at Langley AFB, VA.

The striking evidence of *The Enterprise and Der Spiegel* on the vital role of Ramstein, including the execution of targeted killings and the political responsibility of Germany, does not impress neither the political nor the military authorities. In modern warfare, the fight against terrorists, who are using unorthodox methods, becomes unorthodox as well.

The operational requirement to obtain more and more *Full Motion Videos (FMV)* is in 2016 still higher than the available bandwidth

*DCGS, operations room*





Aerial park in Ramstein

capacity. The threatening congestion of the frequency spectrum is a vital concern that cannot exclusively be solved by launching more and better satellites. Making available enormous bandwidths and astonishing transmission speed is a technological challenge that has its limits. The problem of the insufficient bandwidth can partially be solved by analysing the data in the drone itself so that a smaller bandwidth is required to send data to the ground stations. In the future, a lot of improvement is expected from the promising technology of using laser beams as the carriers of information stream.

The maintenance and improvement of the communication network may be one of the most important worries for the military drone users, but the physical vulnerability of the impressive infrastructure, including ingenious offensive cyber war actions is a permanent concern for the Pentagon. FMV is now transmitted via omnidirectional antennas resulting in a wider signals coverage area. However, the software to capture the FMV signals can easily be acquired for a give-away price via internet. The remedy, i.e. the encryption of the FMV flow, is not only a time-consuming and costly enterprise, but also diminishes the already severely limited bandwidth.

The communication network that supports the drone operations still has a solid backbone, but it shows cracks which, for the time being, can only be cured by innovative technology.

## Sensitive issues: personnel requirements, costs and crashes

### Personnel requirements

It is difficult to obtain a clear picture on the number of personnel that is required to support the employment and maintenance of the growing fleet of drones. Nevertheless, miscellaneous fragmentary data allow us to get an inside view on the puzzle of manning requirements for adequately performing kinetic and ISR missions.

We noticed an important change in manning requirements when a combat wing converted to MQ-9's in 2013. Initially, 761 jobs disappeared. Appointing only 269 drone experts was sufficient to operate the MQ-9's. Nevertheless, these data do not allow determining the absolute ratio, but they illustrate that the personnel structure for operating drones is significantly smaller than for manned aircraft.

The organizational chart of the only exclusive USAF drone wing, the 432th Wing at Creech AFB NV, gives us a significant description of the number of military and civilians who are put to work in the

cradle of drone operations. We are talking about 3.325 people who belong to three groups and one subordinate wing, each with different tasks. In this entwined structure, it is difficult to determine exactly the personnel segment that exclusively works to operate the drones. Incidentally, we should mention that the other drone units are incorporated in larger structures, which makes it difficult to figure out the exact manning requirements to operate drones.<sup>6</sup>

The personnel requirement to perform a Combat Air Patrol (CAP) mission gives us more reference data. Four drones are required to assure a permanent occupation of 24/7/365. One craft is in the CAP, two are in transit and the fourth is in repair or maintenance.

The analysis of the enormous and continuous data influx requires more and more personnel. In spite of the gigantic efforts of the 480<sup>th</sup> ISR-Wing, the USAF has to rely more and more on civilian analysts. Their employment has been kept discreet to this day, because the legal basis to employ civilians next to military is still in an embryonal stage. The consensus is that civilian contractors are kept away from sensitive situations and decisions. Meanwhile several companies negotiate lucrative contracts to complement the drone population. Yet, the exact size of this growing presence remains difficult to determine.

The appeal for more and more automation is getting stronger. However, the employment of *killer drones* remains a sensitive issue. It remains unacceptable that no human beings would be involved in the decision process where, when and how armament should be employed when engaging with *killer drones*. On the other hand, DCGS awaits salvation from the automated software applications that will require less manpower to run faster and with more precision through the full PED cycle.

Even without all quantifiable details, it is possible to make an objective assessment on the manpower requirements of drones. The statement of some who say that the personnel costs of drone operations are higher than those of manned aircraft seems to be wrong.

### Costs

Slowly but surely, drones are acquiring their place in modern warfare. As from the beginning, authors of different origin are disputing the costs of manned versus unmanned aerial systems. The list of arguments and budgetary data frequently ends up in a "yes-no" game in which apples are often compared to oranges. Nevertheless, all concerned agree that cost comparison is an extremely difficult



## PILOTLESS AIRCRAFT: UTOPIA OR UNAVOIDABLE EVOLUTION

exercise and that it is, to a certain extent, caused by the uncertainty around the staffing associated with drone operations.

The laudable GAO effort in March 2009 to encourage all to calculate costs for investment programmes in accordance with the *GAO Cost Estimating and Assessment Guide*, has failed. GAO confirmed one year later that it is impossible to make a cost comparison analysis. Costs associated with UAS programmes are not transparent.

Meanwhile, the Congress shows its growing interest for the drones. As from June 2011, Congress members can consult the study *“Policy Options for Unmanned Aircraft Systems”* made by the *Congressional Budget Office (CBO)*. The CBO is making a careful attempt to compare costs between manned and unmanned aircraft. The assumption that UAS are usually cheaper than manned aircraft stems from the early days when drones were developed as cheap consumable weapon systems. However, new technologies, performant sensors, ground stations, and communication systems significantly increased the bill. In spite of the difficulty to compare the efficiency of the unmanned aircraft with its manned equivalent, the CBO estimates that the price of a drone is approximately one sixth of its manned brother.

One could assume that authorities use the same figures to unblock the continuing everlasting discussions and finally find an answer to the query: *“Are UAS More Cost Effective than Manned Flights?”*

One of the basic elements in the comparison of airborne weapon systems is the price per flying hour. According to the *Air Force Financial Management & Comptroller*, the price ticket for the Reaper is \$4.762. On the other hand, during the same year, the GAO estimated the cost at \$1.456.

After analysis of numerous publications, we can claim that we don't violate the truth when we conclude that the price of a manned aircraft is approximately the double of an UAV, type MQ-9.

### Crashes, abnormally high or not?

The development of the drones followed a bumpy roadmap. From the beginning, the military users were forced to put their prototypes

into operation, mainly because of urgent needs. The development couldn't progress fast enough.

In the variety of articles on the worldwide activities of drones, the popular American newspaper, *The Washington Post*, has an enviable reputation. *The Post* systematically publishes easily digestible news on drones. This news covers the crashes as well. Craig Whitlock is the drone expert who wrote the headline: *When the drones fall from the sky*, in *The Post* of January 20, 2014. The article triggered a rigorous discussion on the reliability of drones. The research journalist managed to extract a fascinating story out of 50.000 pages of accident reports between 2001 and 2013. The digital version of the newspaper contains interactive tables that allow drawing an excellent picture of the 194 reported “Class A” crashes in the American Forces. A crash is categorised as “Class A” if the damage exceeds \$2 million. The causes of the drone crashes can be split into four categories.

- A drone is barely capable to notice and anticipate difficulties. Cameras and high tech sensors cannot replace the human judgment of a pilot in the cockpit.
- The next reason is the human error. Controlling a drone, particularly at landing is much more difficult than expected.
- Continuous mechanical failures are the third shortcoming and are a consequence of the lack of backup systems.
- Finally, unreliable communications have a major share in the number of crashes.

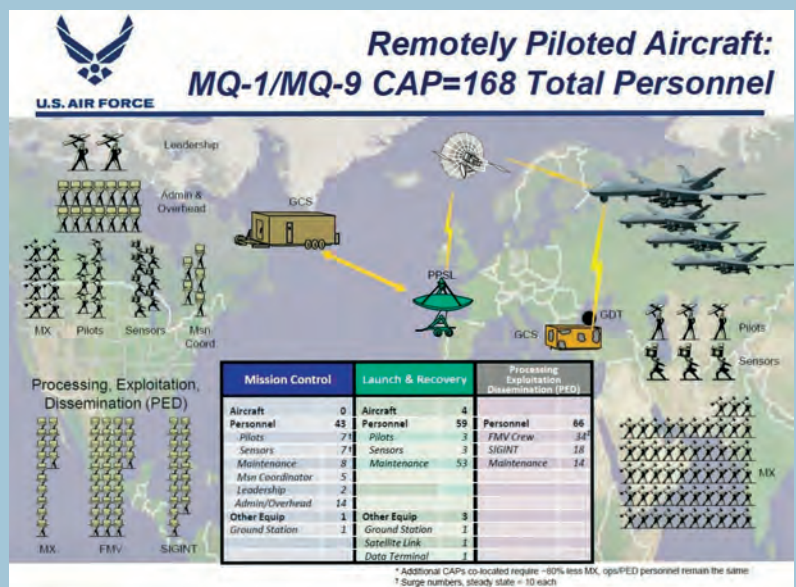
Apparently, our news reporter has no knowledge on the loss of drones caused by enemy fire.

In his report, Craig Whitlock gives the impression that, by adding-up all the crashes, the figures indicate that there is a serious problem. The *Post* concludes that in the future, an important number of drones could crash over American territory.

Maybe the perception of the alarming situation would have been different if he would have added the number of flying hours per type. The graphic, dated March 2016, looks like a more objective source of information. The briefing of the USAF RPA Aviation Safety Branch is providing the necessary answers to these disturbing questions.

The methodology that is accepted by the military to compare acci-

*Personnel requirement for each Combat Air Patrol (CAP) mission*



## PILOTLESS AIRCRAFT: UTOPIC OR UNAVOIDABLE EVOLUTION



*Crash MQ-9 Niamey (Niger) Oct 20, 2014*

dent statistics is being applied. The correct yardstick is the number of accidents per flying hour. Referring to these official figures, we can frankly conclude that until 2016, the number of drone crashes was not abnormally high. With the phase out of the MQ-1 Predator, the prognosis that drones will surpass the aircraft in safety records is rather favourable.

### Editor's note

With information that he extracted from media, André Jansens made a honest assessment on two sensitive issues; costs and accidents. Nevertheless, a few items need to be clarified.

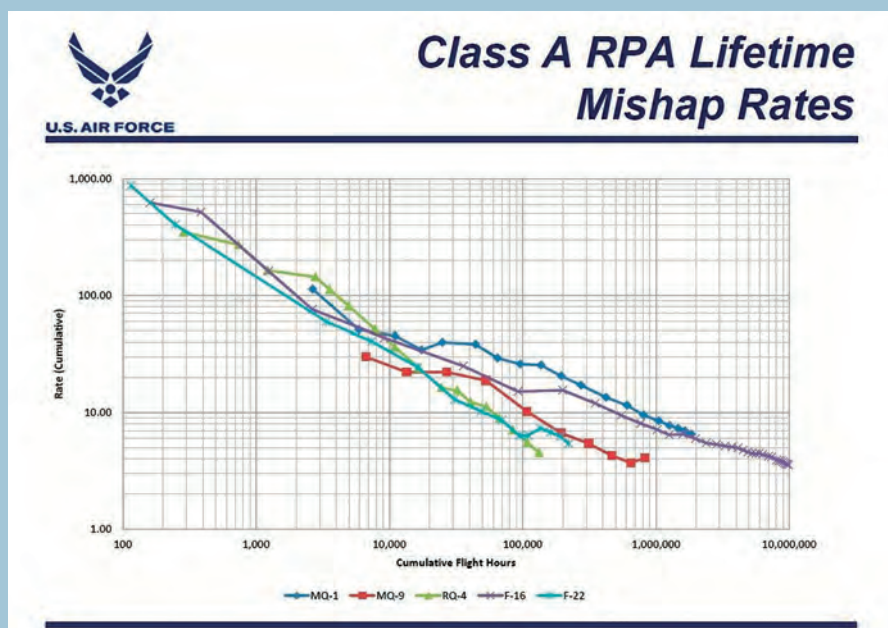
Controlling drones from a safe remote Command & Control location, such as the Americans do, requires a flawless communication system, including a satellite network. We have no idea what the costs are to set-up such a system. In addition, in the States, there seems to be a serious discussion between the Air Force Financial Management and the Government Accountability Office; the first

estimating the cost per flying hour of the Reaper at \$ 4.762, the second at \$ 1.456. They obviously use different elements to calculate the cost. What are these elements?

A second uncertain point is the accident rate. The Aviation Safety Branch publishes graphs showing the accident rate per flying hour and comparing different types of drones with F-16 and F-22. In this comparison, the accident rate of the drones is very similar to the accident rate of manned aircraft. Yet, the Washington Post journalist discovered 194 reported "Class A" crashes with drones. We also know that the US lost one third of its drone fleet since the start of the operations in Afghanistan. This is definitely not the case with manned aircraft. What is hidden behind these figures? We don't know.

### LIST OF ACRONYMS

- ACC: Air Combat Command
- ASOC: Air Operations Centre
- ATLS: Automatic Take-off and Landing System
- BLOS: Beyond Line of Sight
- CAP: Combat Air Patrol
- COB: Congressional Budget Office
- CPIP: Culture and Process Improvement Program
- DCGS: Distributed Common Ground System
- DOD: Department of Defense
- FMV: Full Motion Videos
- GAO: Government Accountability Office
- GCS: Ground Control System
- ISR: Intelligence Surveillance and Reconnaissance
- LOS: Line of Sight
- LRE: Launch and Recovery Element
- MCE: Mission Control Element
- PED: Processing, Exploitation and Dissemination
- RAND: Research and Development
- RPA: Remotely Piloted Aircraft
- RSO: Remote-Split Operations
- UAS: Unmanned Aircraft System



# « Quand le ciel était belge »<sup>1</sup>

Michel Mandl

Vertaling Michel Top

## “Toen de hemel Belgisch was”<sup>1</sup>



Op 25 oktober 2018 zal “luchtvaart minnend België” de 110<sup>de</sup> verjaardag vieren van zijn eerste vlucht uitgevoerd in de voorsteden van Antwerpen door Baron Pierre de Caters.

Het is een gelegenheid om enkele grote personages en feiten in herinnering te brengen uit deze beginperiode van de luchtvaart. Een pilote, Belgische piloten hebben door hun voorbeeld en vermetelheid de te volgen weg getoond. Wij zijn hen hiervoor erkentelijk.

Na de vluchten van Santos Dumont in 1906 en de gedenkwaardige vlucht van Farman in Issy-les-Moulineaux op 13 januari 1908 zijn alle blikken op Frankrijk gericht.

Enkele maanden later, meer precies op 30 mei, wordt Farman uitgenodigd te Gent door de voorzitter van de Luchtvaartclub van Vlaanderen, waar men tot op dit ogenblik alleen ballonvluchten uitvoerde.

Farman vestigt er een record door een vlucht van één kilometer met passagier uit te voeren. De Antwerpenaar Baron **Pierre de Caters** kent Farman goed. Ze hebben elkaar ontmoet als tegenstre-

Le 25 octobre 2018, la Belgique aéronautique fêtera le 110<sup>e</sup> anniversaire du premier vol effectué dans la banlieue anversoise par le Baron Pierre de Caters.

C'est l'occasion de se remémorer quelques grands personnages et faits de ces débuts de l'aviation. Une aviatrice, des aviateurs belges ont par leur exemple, souvent leur intrépidité, montré la voie à suivre. Nous leur en sommes reconnaissants.

Après les vols de Santos Dumont en 1906 et le vol mémorable de Farman à Issy-les-Moulineaux le 13 janvier 1908, tous les regards sont tournés vers la France.

Quelques mois plus tard, plus exactement le 30 mai, Farman est invité à Gand par le président de l'Aéro-club des Flandres, aéroclub où l'on ne pratiquait jusqu'alors que le vol à bord de ballons. Farman y établit un record en effectuant un kilomètre avec passager.

Un Anversois, le Baron **Pierre de Caters** connaît bien Farman. Ils se sont rencontrés et ont été concurrents au cours de nombreuses courses automobiles. Á l'exemple de ce dernier, l'aviation



<sup>1</sup> Vertaling van de titel van een artikel in le Vif/l'Express van Olivier Rogeau, met betrekking op de uitgave in 2011 van het werk van Michel Mandl en Alphonse Dumoulin « Cent ans de technique aéronautique en Belgique ».

<sup>1</sup> Ce titre est emprunté à un article du Vif/l'Express d'Olivier Rogeau, à la suite de la parution en 2011, de l'ouvrage « Cent ans de technique aéronautique en Belgique » (Mandl - Dumoulin).

## “Toen de hemel Belgisch was”

vers tijdens talrijke autokoerswedstrijden. Met Farman als voorbeeld wordt het vliegen zijn nieuwe uitdaging.

Na een bezoek aan de werkplaatsen van de broers Voisin in juni 1908 in Parijs komt de Caters met een driedekker Goupy en een meer klassieke tweedekker naar België terug. In de maand augustus, is de Caters getuige in Auvours, nabij Le Mans, van de vluchten die door de Amerikaan Wilbur Wright uitgevoerd worden.

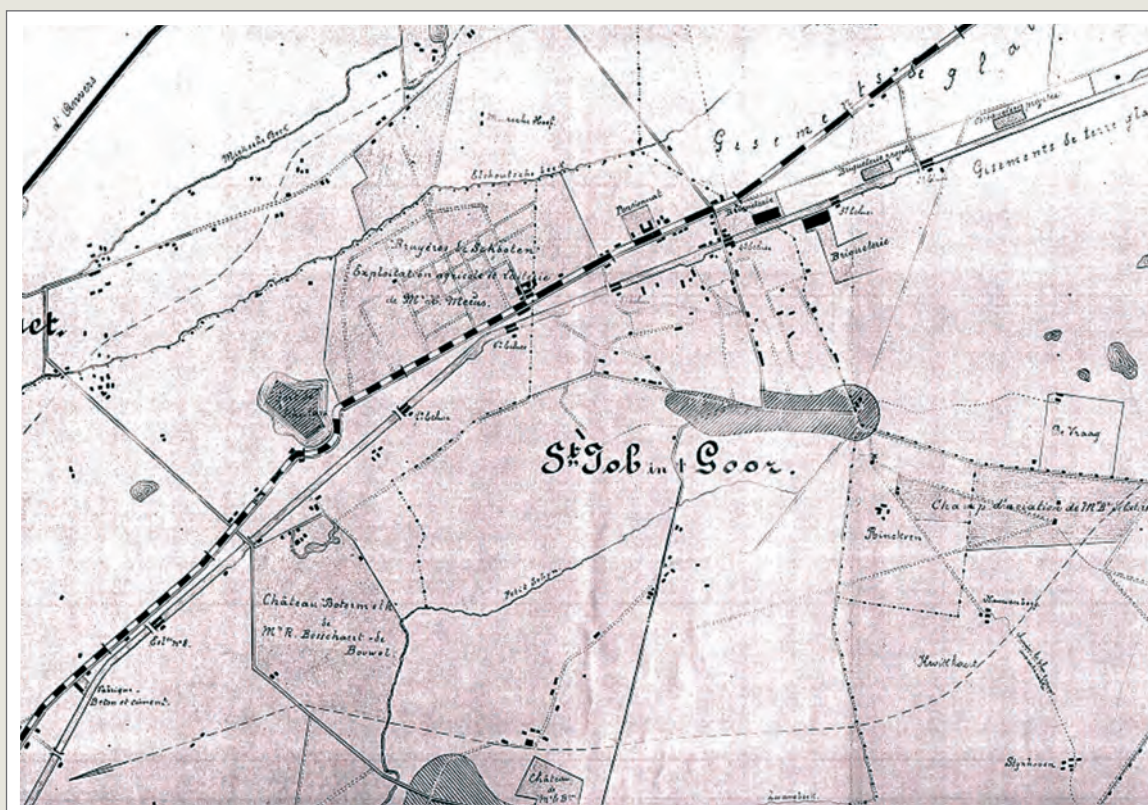
Op 25 oktober 1908 zijn de weersomstandigheden gunstig. Na meerdere pogingen slaagt de Caters er om zijn driedekker min of meer in de lucht te houden over een afstand van ongeveer 800 meters.<sup>2</sup>

Deze gebeurtenis wordt de dag nadien in het Magazine “l’Auto” als volgt verwoord: “de Baron de Caters heeft met zijn driedekker een reeks pogingen ondernomen die hem voldoening geven. De Belgische

devient son nouveau challenge. Après une visite à Paris en juin 1908 aux ateliers des frères Voisin, de Caters revient en Belgique avec un triplan Goupy ainsi qu’un appareil biplan plus classique. Au mois d’août, il assiste aux vols effectués par l’Américain Wilbur Wright à Auvours près de la ville du Mans.

Le 25 octobre 1908, les conditions météorologiques sont favorables. de Caters sort son triplan Goupy et après plusieurs essais, parvient tant bien que mal à se maintenir dans les airs sur une distance d’environ 800 mètres.<sup>2</sup>

Le lendemain, le magazine L’Auto relate l’évènement de la façon suivante : « Le Baron de Caters vient de faire avec son triplan une série d’essais qui lui ont donné satisfaction. L’aviateur belge est parvenu à s’élever à 1,50 mètres au-dessus du sol, et il a plané à cette hauteur pendant 800 mètres ».



vliegenier is erin geslaagd om op 1,50 meter hoogte 800m af te leggen”.

Deze eerste “sprongen” met de Goupy worden de volgende maand gevolgd door echte vluchten op de tweedekker Voisin.

De grote autodidact die de Caters is heeft haast om zijn kunnen te demonstreren op de Internationale Vliegbeurs van Frankfurt en is de enige vliegenier om met twee nieuwe Voisin toestellen op te stijgen.

Berlijn is zijn eerste grote meeting. Na zijn demonstratie zal een straat in de voorsteden van de Duitse hoofdstad zijn naam krijgen.

Begin oktober 1909 is de Caters opnieuw in Frankfurt voor de grote Week van de luchtvaart. Met een vlucht van 77 minuten treedt hij binnen in de luchtvaartgeschiedenis van het begin deze eeuw.

Ces premiers « sauts » avec le Goupy sont suivis le mois suivant par de véritables vols sur le biplan Voisin.

Ce grand autodidacte qu’est de Caters a hâte de démontrer tout son savoir-faire et à la Foire Internationale d’aviation de Francfort, il est le seul aviateur à prendre l’air avec deux nouveaux appareils Voisin.

Berlin sera son premier grand meeting. Après l’exhibition, son nom sera donné à une rue dans les faubourgs de la capitale allemande.

Début octobre 1909, de Caters est de retour à Francfort pour la grande Semaine d’aviation. Avec un vol de 77 minutes, il entre dans l’histoire de l’aviation de ce début de siècle.

<sup>2</sup> Guy de Caters in zijn boek

“Baron de Caters, ou la folie des volants”

<sup>2</sup> Guy de Caters dans son ouvrage :

« le Baron de Caters ou la folie des volants ».

Twee weken later, met het prestige van zijn recente successen, neemt hij deel aan de eerste grote vliegmeeting van Antwerpen.

Begin november onderneemt de Baron met twee toestellen een demonstratierondreis door Oost-Europa. Het transport gebeurt per trein. Na Warschau, waar één van de toestellen wordt beschadigd, begeeft de Caters zich naar Constantinopel. Hij is de eerste die in Turkije vliegt.

Op 15 december 1909 komen de Caters en zijn echtgenote aan in Caïro. Drie dagen later is een Belg de eerste die de pyramides overvliegt.

In de loop van 1910 neemt de Caters deel aan meerdere meetings in Duitsland (Düsseldorf, Berlijn en Munich), in Luxemburg (Mondorf-les-Bains) en in Carlsbad, actueel Tsjechische Republiek. Bij deze demonstraties stelt hij vast dat zijn toestel voorbij gestreefd is en bestelt hij een Duits vliegtuig, een Aviatik gebouwd onder licentie door Farman.

Einde 1911 begeeft de Caters zich naar Indië in gezelschap van een jonge tochtgenoot, Antwerpenaar zoals hij..., Jules Tyck die vlieglicentie Nr. 8 bezit. Na een lange overtocht per schip tot in Bombay voeren ze einde december hun eerste demonstratie uit aan de Indische oostkust in Calcutta. Een maand later tonen ze hun meesterschap in Bangalore en Hyderabad in zuid-Indië.

Op 13 februari 1912, terwijl de Baron nog steeds in Indië verblijft, verneemt hij dat de Franse regering hem benoemd heeft tot "Chevalier de la Légion d'Honneur".

Na zijn terugkeer in België begin 1912, op de leeftijd van 36 jaar, besluit hij om zijn pilotenloopbaan stop te zetten... Deze grote patriot zal bij het uitbreken van de vijandelijkheden in augustus 1914 terug dienst nemen. Een jaar later, in augustus 1915, wordt hij de eerste commandant van de Belgische vliegschool in Etampes.

Na de oorlog zal deze grote pionier zakenman worden en nooit meer in aanraking komen met de luchtvaart.

Deux semaines plus tard, auréolé de ses récents succès, il participe au premier grand meeting d'aviation à Anvers.

Début novembre, le Baron entame un périple de démonstrations en Europe de l'Est avec deux appareils. Le transport s'effectue en train. Après Varsovie où l'un des deux avions est endommagé, de Caters se rend à Constantinople. Il est le premier à voler en Turquie.

Le 15 décembre 1909, de Caters et son épouse arrivent au Caire. Trois jours plus tard, un Belge est le premier à survoler les pyramides.

Au cours de l'année 1910, de Caters effectue plusieurs meetings en Allemagne (Düsseldorf, Berlin et Munich), au Luxembourg (Mondorf-les-Bains) et à Carlsbad, actuellement en République tchèque. Au cours de ces exhibitions, il se rend compte que son appareil est obsolète et il passe commande d'un avion allemand, l'Aviatik, construit sous licence par Farman.

Fin 1911, de Caters se rend aux Indes avec un jeune équipier, anversois comme lui..., Jules Tyck. Il possède la licence N°8.

Après une longue traversée en bateau qui les amène à Bombay, ils effectuent leur première démonstration fin décembre à Calcutta, sur la côte est de l'Inde. Un mois plus tard, ils démontrent toute leur virtuosité à Bangalore et Hyderabad au sud de l'Inde.

Le 13 février 1912, alors que le Baron est toujours aux Indes, il apprend qu'il a été nommé « Chevalier de la Légion d'Honneur » par le gouvernement français.

Après son retour en Belgique au début de 1912, à l'âge de 36 ans, de Caters décide de mettre fin à sa carrière d'aviateur...

Ce grand patriote reprendra toutefois du service lors du début des hostilités, au mois d'août 1914. Un an plus tard, en août 1915, il deviendra le premier commandant de l'École d'aviation belge à Étampes.

Après la guerre, ce grand pionnier se lancera dans les affaires et ne touchera plus à l'aviation.



**P**ierre de Caters heeft zijn eerste vluchten uitgevoerd in de loop van de maanden oktober-november 1908. In feite was hij bijna de tweede na een charmante dame met de naam **Hélène Dutrieu**.

Op 20 jaar is deze Doornikse wielervedkampioene op de baan en de piste.

Aangetrokken door de luchtvaart onderneemt zij op de leeftijd van 31 jaar aan boord van een Demoiselle toestel van Santos-Dumont een eerste vliegpoging in januari 1909. Zij crasht bij het opstijgen maar heeft slechts enkele oppervlakkige kwetsuren.

Zij is echter door het vliegvirus aangestoken en met de hulp van Henri Farman slaagt zij erin om in april 1910 het luchtruim te kiezen met een toestel dat door Roger Sommer gebouwd werd.

In de loop van hetzelfde jaar neemt zij aan boord van hetzelfde toestel deel aan een meeting te Odessa in Rusland.

Een tijd later bevindt zij zich in New York om met een Farman-Gnome deel te nemen aan de Gordon-Bennet Beker. Op 5 december 1910 wint zij de eerste Femina Beker te Etampes. Zij is de eerste

**P**ierre de Caters a donc effectué ses premiers vols au cours des mois d'octobre-novembre 1908. En fait, il a failli être le numéro deux derrière une charmante dame nommée **Hélène Dutrieu**.

À 20 ans, cette Tournaisienne est championne du monde cycliste sur route et sur piste.

Attirée par l'aviation à l'âge de 31 ans, elle effectue à bord d'un appareil Demoiselle construit par Santos-Dumont une première tentative de vol en janvier 1909. Elle crashe au décollage, mais s'en sort avec quelques blessures superficielles.

Elle est toutefois atteinte du virus et avec l'aide d'Henri Farman, elle réussit en avril 1910 à s'élever dans les airs à bord d'un avion construit par Roger Sommer.

C'est sur ce même appareil qu'elle participe au cours de la même année au meeting d'Odessa en Russie.

Peu après, on la retrouve à New-York sur un avion Farman-Gnome, à la Coupe Gordon-Bennett. Le 5 décembre 1910, elle remporte à Étampes la première édition de la Coupe Femina. Elle

## “Toen de hemel Belgisch was”

vrouwelijke piloot die erin slaagt om een vlucht van meer dan één uur uit te voeren.

In de loop van 1911 neemt Hélène Dutrieu deel aan talrijke

est la première pilote féminine à réussir un vol de plus d'une heure.

Au cours de l'année 1911, Hélène Dutrieu prend part à de nombreuses épreuves et exhibitions en Europe et même aux États-Unis.



wedstrijden en demonstraties in Europa en zelfs in de Verenigde Staten. In Italië behaalt zij in een snelheid- en uithoudingswedstrijd “de Beker van de Koning” vóór 13 mannelijke vliegers.

1912 wordt gekenmerkt door de intrede van het watervliegtuig. Hélène Dutrieu wordt in Monaco de eerste vrouw in de wereld die met een watervliegtuig vliegt.

In 1913 kent de Franse regering haar “la Croix d'Officier dans la Légion d'Honneur” toe, een zeldzaam ereteken voor een dame.

Door de oorlog komt er een einde aan haar luchtvaartloopbaan. Zij was zonder enige twijfel een prachtige ambassadrice van de Belgische luchtvaart.

En Italie, elle remporte à Florence la Coupe du Roi, une course de vitesse et d'endurance, devançant treize aviateurs masculins.

L'année 1912 est marquée par l'avènement de l'hydro-aéroplane. À Monaco, Hélène Dutrieu devient la première femme au monde à voler sur hydravion.

En 1913, le Gouvernement français lui décerne « La Croix d'Officier de la Légion d'Honneur » une décoration peu courante pour une dame.

La guerre mettra fin à sa carrière aéronautique. Elle fut à n'en pas douter, une superbe ambassadrice de l'aviation belge.



**D**e Antwerpenaar **Jan Olieslagers** met brevet Nr. 5 is een andere grote Belgische pionier. Het grote publiek kent deze kampioen door zijn krachttoeren op de moto. In 1909 begint hij te vliegen met een toestel gekocht bij Louis Blériot.

De eerste vluchten van onze “Antwerpse duivel” zoals hij wordt genoemd, zijn niet echt een succes. Hij neemt deel aan de eerste vliegmeeting te Antwerpen maar verniet zijn toestel bij de eerste vlucht.

Korte tijd nadien bevindt hij zich in Algiers. Hij hoopt daar betere vliegcondities te vinden..., maar krijgt terug een ongeluk met belangrijke pijnlijke fysieke gevolgen. Maar hij is aangestoken door het luchtvaartvirus en drie maand later neemt hij reeds deel aan een demonstratie in Sevilla.

In juli 1910 is hij aanwezig in Reims waar hij de prijs voor de langste afstandsvlucht wint door bijna 400 km te overbruggen.

**L**'Anversois **Jan Olieslagers**, brevet N°5, est un autre grand pionnier belge. Le grand public connaît ce champion grâce à ses prouesses motocyclistes.

Il commence à voler sur un avion acheté à Louis Blériot en septembre 1909.

Les premiers vols de notre « démon anversois » comme il est appelé, ne sont pas vraiment un succès. Il participe au premier meeting à Anvers et démolit son appareil au premier vol.

Peu après, on le retrouve à Alger. Il espère y rencontrer de meilleures conditions de vol..., mais c'est à nouveau l'accident avec des séquelles physiques importantes. Mais lui aussi est atteint du virus et trois mois plus tard, il participe à une démonstration à Séville.

En juillet 1910, il est présent à Reims et gagne le prix de la plus longue distance après avoir couvert près de 400 km.



Olieslagers is eveneens een van de eersten om formatievluchten met zijn twee broers als partner uit te voeren.

Na een stage met Charles Pégoud in Issy-les-Moulineaux zal Olieslagers zich eveneens specialiseren in acrobatische oefeningen.

In de maand augustus 1914, onmiddellijk na het uitbreken van de vijandelijkheden, is hij een van de eerste piloten die zich in dienst van de Koning stelt. Hij zal één van onze grote azen van de Eerste Wereldoorlog worden.

Olieslagers est également un des premiers à effectuer des vols en formation avec ses deux frères comme partenaire.

Après avoir suivi un entraînement à Issy-les-Moulineaux avec Charles Pégoud, Olieslagers va également se spécialiser dans les manœuvres acrobatiques.

Au mois d'août 1914, immédiatement après le début des hostilités, il est l'un des premiers aviateurs à se mettre au service du Roi. Il deviendra l'un de nos grands as de la Première Guerre mondiale.



**C**harles Van den Born, vlieglicentie Nr. 6, is een andere Belgische vlieger van het eerste uur.

In 1909 leert hij vliegen bij Farman in Chalons. Hij heeft kennelijk veel aanleg want men stelt hem voor om als vlieg-instructeur te blijven. Grote namen uit de internationale vliegwereld zullen dankzij hem leren vliegen.

Charles Van den Born zal echter in het Pantheon van de luchtvaart opgenomen worden door zijn uitgevoerde vluchten in

**C**harles Van den Born, licence de vol N° 6, est un autre grand aviateur belge de la première heure.

Il apprend à voler à l'école de Farman à Chalons en 1909. Il est apparemment fort doué car on lui propose de rester comme instructeur. De grands noms de l'aviation internationale apprendront à voler avec lui. Charles Van den Born entre toutefois au Panthéon de l'aviation grâce à ses vols effectués en Indochine et en Chine.



## “Toen de hemel Belgisch was”

Indochina en China. Zijn vluchten in Bangkok, Saigon, Hong-Kong, Macao, Shangai en andere gedenkwaardige plaatsen zijn tot op heden belangrijke historische feiten in deze landen.

Hij komt naar België terug na het uitbreken van de vijandelijkheden en wordt vlieg-instructeur in de Belgische vliegschool van Etampes met Pierre de Caters als baas.

Na de oorlog gaat hij terug naar het Verre Oosten om er één van de eerste vliegende zakenmannen te worden.

In 1930 zal ook hij van de Franse regering het “Légion d’Honneur” ontvangen voor bewezen diensten aan de luchtvaart.

Ses vols à Bangkok, Saigon, Hong-Kong, Macao, Shanghai et d’autres endroits mémorables, constituent encore aujourd’hui des faits d’histoires importants dans ces pays.

Il reviendra en Belgique après le début des hostilités et deviendra instructeur à l’École belge d’Étampes avec Pierre de Caters comme patron.

Après la guerre, il retournera en Extrême-Orient pour y devenir l’un des premiers « hommes d’affaires volant ».

En 1930, lui aussi recevra du gouvernement français la Légion d’Honneur pour les services rendus à l’aviation.



**J**oseph Christiaens volgt de sporen van Charles Van den Born. Deze laatste was zijn instructeur in Chalons. Na het behalen van het brevet Nr. 7 in april 1910 neemt hij onmiddellijk met groot succes deel aan de Grote Luchtvaartweek in Rouen en Reims. In augustus 1911 bevindt hij zich in Zuid-Afrika. Hij promoot er een Brits toestel dat sterk op de Farman lijkt, een toestel waarmee hij zeer vertrouwd is. Zo wordt Christiaens de eerste piloot die in Zuid-Afrika vliegt.

Na de oorlog keert hij naar de autokeers terug maar verongelukt helaas in februari 1919.

**J**oseph Christiaens suit les traces de Charles Van den Born. Ce dernier sera son instructeur à Chalons. Après avoir obtenu le brevet N°7 en avril 1910, Christiaens participe immédiatement avec grand succès à la Grande Semaine d’aviation de Rouen et de Reims.

Au mois d’août 1911, nous le découvrons en Afrique du Sud. Il y fait la promotion d’un appareil britannique fort similaire au Farman qu’il connaît bien. Ainsi Christiaens devient le premier aviateur à voler en Afrique du Sud.

Après la guerre, il retournera à la compétition automobile et se tuera malencontreusement en février 1919.



**E**en andere Belgische piloot **Geo Mestdagh**, zal eveneens luchtvaartgeschiedenis schrijven, dit keer in de Verenigde Staten.

Na het behalen in mei 1911 van zijn vlieglicentie gaat hij naar Canada en wordt er met zijn Borel-Morane één van de eerste demonstratiepiloten van Noord-Amerika.

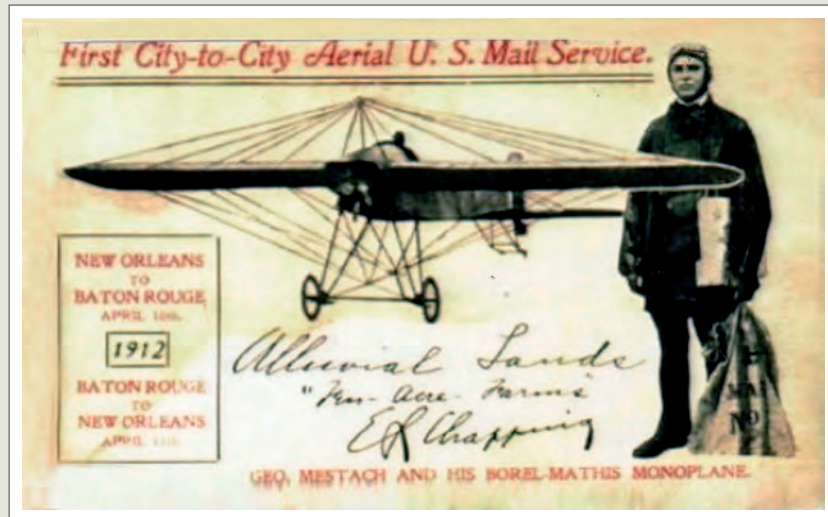
Op 10 april 1912 is hij de eerste piloot die luchtpost vervoert. Dit gebeurt tussen New Orleans en Bâton Rouge met terugvlucht de dag nadien. Hierdoor verwezenlijkt hij de eerste postvlucht in de Verenigde Staten.

**U**n autre pilote belge va également écrire un page d’histoire de l’aviation. Cette fois, aux États-Unis. Il s’agit de **Geo Mestdagh**.

Après avoir obtenu sa licence en mai 1911, il se rend au Canada et y devient avec son Borel-Morane, l’un des premiers pilotes de démonstration en Amérique du Nord.

Le 10 avril 1912, il est le premier à transporter du courrier. Cela se passe entre les villes de New Orleans et Bâton Rouge avec vol retour le lendemain. Il réalise ainsi la première liaison postale aux États-Unis.





**O**ok **Viktor de Jonckheere** zal aan de andere kant van de Atlantische oceaan beroemd worden. Hij is nauwelijks 20 jaar oud wanneer hij uitwijkt naar de VSA. Op 40 jarige leeftijd komt hij als een rijke zakenman terug naar België om er te leren vliegen. Hij behaalt zijn brevet in september 1911.

Het jaar nadien is hij met een Blériot terug in de States.

Op 22 april 1912 zal hij ook een historische bladzijde in de luchtvaartgeschiedenis schrijven.

Tijdens een nachtelijke demonstratie in de haven van Philadelphia simuleert hij met zijn Bleriot een aanval door appelsienen uit te gooien op het beroemde oorlogsschip "Massachusetts". Hij demonstreert hiermee de kwetsbaarheid van oorlogsschepen voor luchtaanvallen. Mede hierdoor wordt de eerste Navy vliegbasis opgericht in League Island.

Hieruit besluiten dat een Belg aan de basis ligt van de oprichting van de sterkste varende luchtmacht ter wereld, de US Navy Air Force..., is slechts een kleine stap!

**V**iktor de Jonckheere deviendra lui aussi célèbre outre-Atlantique.

Il a à peine 20 ans lorsqu'il s'y rend. Devenu un riche homme d'affaire, il revient au pays lorsqu'il en a 40, notamment pour y apprendre à voler. Il obtient sa licence en septembre 1911.

L'année suivante, il est de retour aux États-Unis avec un Blériot.

Le 22 avril 1912, lui aussi écrit une page d'histoire de l'aéronautique.

Au cours d'une démonstration nocturne dans le port de Philadelphia, il va simuler une attaque en Blériot en larguant des oranges sur le fameux bâtiment de guerre « Massachusetts ». Il démontre ainsi la vulnérabilité des navires de guerre vis-à-vis d'attaques aériennes. Cela entraînera la création de la première base aéronavale à League Island.

De là à conclure que c'est un Belge qui fut à la base de la création de la plus puissante flotte aéronavale au monde, la US Navy Air Force..., il n'y a qu'un pas !



Wilfried De Brouwer

Traduction :

Michel Mandl et André Perrad



# OPERATION MOSES

Deel 1:

**De Exodus van  
de Falasha's uit Ethiopië**

Partie 1 :

**L'Exode des Falashas  
hors d'Éthiopie**

**BBC News, 5 January 1985:** *“Israel ends major Ethiopian rescue mission. It has emerged that Israel has airlifted thousands of Jewish Ethiopian refugees out of Sudan. Operation Moses, which has been taking place in secret since 21 November 1984, has been suspended since news of the covert airlift became public. Press leaks have forced the Israeli Government to admit that about 8,000 Ethiopians fleeing famine-struck Ethiopia have now arrived in Israel. The Arab world has been angered by Khartoum's decision to co-operate with Israel and allow charter planes to fly from Sudan.”*

Wat het BBC News niet vermeldde was dat de airlift uitgevoerd werd door de Belgische luchtvaartmaatschappij 'Trans European Airways' (TEA), eigendom van Georges Gutelman, een Belg van Joodse afkomst.

Ce que BBC News ne mentionnait pas était que l'« airlift » avait été exécuté par la compagnie aérienne belge 'Trans European Airways' (TEA), propriété de Georges Gutelman un belge d'origine juive.

## De Falasha's

Hoe komt het dat het Joods geloof was doorgedrongen tot in Ethiopië? Volgens de overlevering zouden Israëli's ten tijde van koning Salomon (970-931 BC) en de koningin van Sheba geïmmigreerd zijn naar de omgeving van Aksum in Ethiopië en er een gemeenschap gevormd hebben die men de "Falasha's" noemde. Men kan echter weinig geloof hechten aan deze versie omdat de Falasha's het typisch uiterlijk hebben van de Ethiopische Amhara (Tigray) inwoners. Nochtans belijden ze het Joods geloof zoals het toegepast werd in 500 BC, maar zij verstaan geen Hebreeuws en hun liturgie is geschreven in de heilige taal van hun katholieke buren. Ook kennen ze niets van Talmudische opleiding van de rabbijnen die later aan het Jodanisme werden toegevoegd

De reizigers die in de 14<sup>e</sup> eeuw in de regio voorbijkwamen maakten gewag van de Judese Falasha gemeenschap, die zich verzette tegen de Ethiopische keizers die het orthodoxe katholicisme oplegden aan



hun onderdanen. Ze leden vooral een nomaden bestaan. Na een paar conflicten raakten ze geïsoleerd en ze leefden in een kleine gemeenschap die verwaarloosd werd door de Ethiopische heersers. Deze houding wijzigde niet, zelfs toen het communisme van Mengistu in 1977 de macht overnam.

Maar in 1974 had de Grote Rabbijn formeel het Joods statuut toegekend aan de Falasha's. Toeval of niet, kort nadat Mengistu aan de macht kwam werd Ethiopië ondergedompeld in een voedselcrisis die jaren zou aanslepen en een dieptepunt bereiken in 1984. Ook de Belgische luchtmacht werd betrokken in de voedselbevoorrading. Onze C-130 opereerden eerst vanuit Addis Abeba, later vanuit Asmara om voedseldroppings uit te voeren, vooral in de omgeving van Gondar, Mekele en Aksum.

De Falasha's konden niet rekenen op enige steun vanwege de regering, die hen ook de humanitaire bevoorrading afsneed. Hun enige uitweg was de regio te verlaten en te emigreren naar betere oorden.

Betere oorden? Ze waren niet welkom in Ethiopië, dus trokken ze richting Soedan. Maar ook dit moslimland was weinig enthousiast

## Les Falashas

Comment se fait-il que la foi juive ait pénétré jusqu'en Éthiopie ? Selon la tradition, du temps du roi Salomon (970 - 931 AC) et de la reine de Sheba, des Israéliens auraient émigré dans les environs d'Aksoum en Éthiopie et y auraient formé une communauté que l'on appelait les « Falashas ». On ne peut attacher beaucoup de crédit à cette version car les Falashas ont le physique type des habitants éthiopiens d'Amhara (Tigré). Ils respectent pourtant la confession juive telle que pratiquée en 500 AC, mais ne comprennent pas l'hébreu et leur liturgie est écrite dans la langue sainte de leurs voisins catholiques. Ils ne connaissent rien non plus de la formation talmudique des rabbins qui fut ajoutée plus tard au judaïsme.

Les voyageurs qui passèrent par la région au 14<sup>e</sup> siècle mentionnèrent la communauté juive Falasha s'opposant aux empereurs éthiopiens qui imposaient à leurs sujets le catholicisme orthodoxe. Ils menaient surtout une existence nomade. Après quelques conflits,

ils furent isolés et vécurent en une petite communauté négligée par les Éthiopiens dominateurs. Cette attitude ne changea pas, même lorsque le communisme de Mengistu pris le pouvoir en 1977.

Mais en 1974, le Grand Rabbijn avait formellement reconnu le statut de Juifs au Falashas. Hasard ou pas, peu après la prise de pouvoir de Mengistu, l'Éthiopie fut plongée dans une crise alimentaire qui allait durer des années et atteindre son apogée en 1984. La Force aérienne fut également impliquée dans le ravitaillement. Nos C-130 opérèrent d'abord depuis Addis-Abeba, plus tard d'Asmara pour exécuter du largage de nourriture, surtout aux abords de Gondar, Mekele et Axoum.

Les Falashas ne pouvaient compter sur le moindre support du gouvernement qui leur retirait aussi l'aide humanitaire. Leur seule issue était de quitter les lieux et d'émigrer vers de meilleurs horizons.

De meilleurs horizons ? Ils n'étaient pas les bienvenus en Éthiopie, donc ils partirent vers le Soudan. Mais ce pays musulman n'était pas non plus enthousiaste envers ces réfugiés juifs. Les Falashas furent regroupés dans des camps de réfugiés inhumains où des centaines d'entre eux périrent de maladie et d'épuisement.

## OPERATION MOSES

met deze Joodse vluchtelingen. De Falasha's werden gegroeped in mensonwaardige vluchtelingenkampen waar honderden onder hen omkwamen door ziekte en uitputting.

Israël wou iets doen aan het lot van haar geloofsgenoten maar botste op een politieke muur. De Soedanese regering weigerde te onderhandelen met Israël, een land dat door hen niet erkend werd. Soedan probeerde de vluchtelingenstroom af te remmen door het invoeren van meer doorgedreven grenscontroles. Echter, onder druk van het Joodse lobby, begon de Verenigde Staten er zich mee te moeien. President Reagan stuurde een speciale gezant naar Khartoem, maar ook deze kon niet op enig begrip rekenen. De VS besloot toen economische maatregelen op te leggen. Ook Soedan leed onder de hongersnood en had steun nodig; een groot gedeelte van hun voedselvoorraad kwam van de VSA. Numeri, de Soedanese leider, was in een moeilijke positie en zag zich verplicht om toegevingen te doen.

In juli 1984 wordt in Genève een geheim akkoord gesloten tussen Soedan, USA en Israël. Alhoewel Soedan een evacuatie van 10.000 Falasha's via Port Soedan weigert, laat Numeri toe dat er clandestien vliegtuigen zouden landen in Khartoem om vluchtelingen op te pikken. Daarbij wordt meer dan 1 miljoen USD aan Soedan aangeboden, in de eerste plaats om camions aan te kopen die de vluchtelingen vanuit de kampen naar het vliegveld moeten vervoeren, maar ook als zwijggeld om de moslimbroeders niet op de hoogte te brengen van deze operatie.

Een operatie die zich moet beperken tot een ritme van maximum één vliegtuig per dag, geen rechtstreekse vluchten tussen Khartoem en Israël en zonder enige betrokkenheid van Israëlische vliegtuigen. Zo is men bij Georges Gutelman terecht gekomen, de baas van TEA. Deze maatschappij was geen onbekende voor de Soedanese autoriteiten omdat ze regelmatig bedevaartvluchten uitvoerde van Khartoem naar Mekka. TEA vliegtuigen zouden geen speciale aandacht trekken in Khartoem. De maatschappij kreeg de toestemming om in november 1984 te starten met de evacuatie van de Falasha's, een actie die door Israël omgedoopt werd tot 'Operation Moses'.

### Operation Moses

TEA was gevestigd in Melsbroek en opereerde grotendeels met Belgische bemanningen. Aangezien ze geen rechtstreekse vluchten mochten uitvoeren tussen Soedan en Israël en het een zeer discrete operatie betrof, werd Brussel Nationaal gekozen als tussenstop. TEA was onderworpen aan de Belgische luchtvaartregels en moest dus de toelating krijgen van de regering.

Gutelman was goed bevriend met Jean Gol, minister van Justitie, ook van Joodse afkomst. Deze benaderde premier Martens en, aangezien het hier een humanitaire operatie betrof, gaf deze zijn mondelinge toestemming om Zaventem als 'hub' te gebruiken. Alles werd zeer discreet gehouden, ook binnen de regering. Toen later de ganse zaak uitlekte bleek dat zelfs Leo Tindemans, minister van buitenlandse zaken, 'zogezegd' niet op de hoogte was.

Israël aurait voulu faire quelque chose pour ses coreligionnaires mais se heurtait à un mur politique. Le gouvernement soudanais refusait de négocier avec Israël, un pays qu'il ne reconnaissait pas. Le Soudan tenta de freiner le flot de réfugiés en ajoutant des contrôles de frontière plus poussés. Toutefois, sous la pression du lobby juif, les États-Unis commencèrent à s'en mêler. Le Président Reagan envoya un émissaire spécial à Khartoum, mais celui-ci non plus ne put compter sur la moindre compréhension. Les EU décidèrent alors d'imposer des mesures économiques. Le Soudan souffrait aussi de la famine et avait besoin d'aide, une grande partie de son approvisionnement provenait des USA. Nimeiry, le leader soudanais était dans une position difficile et se vit obligé de faire des concessions.

En juillet 1984, un accord secret est conclu à Genève entre le Soudan, les USA et Israël. Bien que le Soudan refuse l'évacuation de 10.000 Falashas via Port Soudan, Nimeiry accepte que des avions clandestins atterrissent à Khartoum pour embarquer des réfugiés. De plus, plus d'un million d'USD est offert au Soudan, d'abord pour acheter des camions afin de transporter les réfugiés depuis les camps vers l'aérodrome, mais aussi comme prix du silence pour ne pas informer les frères musulmans sur cette opération.

Une opération qui doit se limiter au rythme d'un avion maximum par jour, pas de vols directs entre Khartoum et Israël, et sans la moindre implication d'avions israéliens. C'est ainsi qu'on s'est adressé à Georges Gutelman, le patron de la TEA. Cette société n'était pas inconnue des autorités soudanaises car elle effectuait régulièrement des vols de pèlerinage de Khartoum vers La Mecque. Les avions TEA n'attireraient pas particulièrement l'attention à Khartoum. En novembre 1984, la société reçut l'autorisation de commencer l'évacuation des Falashas, une opération qui fut rebaptisée par Israël en « Operation Moses ».

### Operation Moses

La TEA était implantée à Melsbroek et opérait en grande partie avec des équipages belges. Comme elle ne pouvait pas effectuer de vols directs entre le Soudan et Israël et qu'il s'agissait d'une opération très discrète, Bruxelles National fut choisi comme escale intermédiaire. TEA étant soumise aux règles de navigation aérienne belges, la compagnie devait donc obtenir l'autorisation du gouvernement.

Gutelman était un grand ami de Jean Gol, ministre de la Justice, d'origine juive également. Celui-ci approcha le Premier Martens et comme il s'agissait d'une opération humanitaire, ce dernier donna son assentiment verbal pour utiliser Zaventem comme 'hub'. Tout resta très discret, également au sein du gouvernement. Lorsque plus tard toute l'affaire s'ébruita, il sembla que même Leo Tindemans, ministre des Affaires Étrangères n'était soi-disant pas au courant.

Malgré la somme d'obstacles et de limitations, l'évacuation peut commencer le 21 novembre 1984. Il ne fut pas facile de conserver la discrétion. Il y eut des fuites ici et là et certains médias y virent un 'scoop' pour être les premiers à révéler tout cela. C'est ainsi que

## OPERATION MOSES

Ondanks alle hindernissen en beperkingen kon de evacuatie beginnen op 21 november 1984. Het was niet eenvoudig om de discretie te bewaren. Er waren hier en daar lekken en bepaalde media zagen hierin een "scoop" om dit als eerste aan het daglicht te brengen. Zo werd in de omgeving van Khartoem een wagen onderschept, met twee humanitaire werkers, een Canadese politicus en een Britse fotograaf die een vluchtelingentransport naar de vlieghaven volgden. Na een dertigtal uren opsluiting werden ze het land uitgezet na belofte dat ze hun mond zouden houden.

Maar ook in Israël waren er problemen. In december, terwijl "Operaton Moses" volop aan de gang was, stelde een parlementslid in de Knesset formeel de vraag wat Israël deed om het leed van de Falasha's te lenigen. Hij kreeg het bizar antwoord dat van de minister dat men reeds medicijnen had gestuurd. Het land reageerde verontwaardigd, maar de discretie bleef bewaard.

### Het einde

De ganse zaak zou uiteindelijk uitlekken door de loslippigheid van Joodse media in de Verenigde Staten. De "Jewish Week" publiceerde reeds op het einde van de maand november dat er een reddingsoperatie op komst was voor de Falasha's, een operatie die zou beginnen in januari 1985. Twee weken later schreef hetzelfde weekblad dat de operatie reeds aan de gang was. Dit nieuws trok echter niet de aandacht van het grote publiek tot de New York Times het op haar beurt, op 11 december 1984, openbaar maakte. Ook de Washington Post was op de hoogte maar was discreet genoeg om dit niet naar buiten te brengen. Ook bepaalde Belgische media die van de operatie afwisten, respecteerden de discretie.

De publicatie in de New York Times bracht de sneeuwbal langzaam aan het rollen. Diegenen die de operatie uitvoerden hielden hun hart vast; maar er was vooralsnog geen reactie vanwege de Arabische wereld en men begon in een goede afloop te geloven. Tot het uiteindelijk in de Israëlische tabloids verscheen. Dit nieuws werd opgenomen door Associated Press (AP) die het wereldwijd verspreidde en een verontwaardigende Arabische reactie provokeerde.

Shimon Perez, de Israëlische eerste minister zag zich verplicht om op 5 januari 1985 een persconferentie te geven om te bevestigen dat er wel degelijk een airlift aan de gang was. Hierop maakte Numeri formeel een einde aan de luchtbrug.

De lekken waren dus niet afkomstig van de 200 medewerkers van TEA dat de lippen stijf op mekaar hielden. Ze waren allen op de hoogte dat ze meewerkten aan een belangrijke humanitaire operatie en dat discretie primordiaal was voor het succes. De mensen van TEA deden een fantastische job; we komen hierop in detail terug in ons volgend magazine.

Hieronder een quote uit de "Dailly Telegraph".

*Not since Entebbe have the Israelis won individual admiration by a bold stroke. Nothing in their operation to repatriate the Falashas excites more marvel than their success in maintaining secrecy for three months.*

dans les environs de Khartoum un véhicule fut intercepté avec deux travailleurs humanitaires, un politicien canadien et un photographe britannique qui suivaient un transport de réfugiés vers l'aéroport. Après une trentaine d'heures de détention, ils furent expulsés du pays non sans avoir promis de se taire.

Mais il y eut aussi des problèmes en Israël. En décembre, alors que l'opération Moses tournait à plein régime, un parlementaire de la Knesset posa formellement la question de savoir ce qu'Israël faisait pour adoucir les souffrances des Falashas. Du ministre, il reçut l'étrange réponse que des médicaments avaient déjà été envoyés. Le pays réagit avec indignation mais la discrétion fut maintenue.

### La fin

Toute l'opération va finalement apparaître au grand jour à cause de l'imprudence des médias juifs aux États-Unis. Le magazine « Jewish Week » mentionne déjà dès le mois de novembre qu'une opération de secours est planifiée au profit des Falashas, une opération qui devrait débuter en janvier 1985. Deux semaines plus tard, ce même hebdomadaire annonce que l'opération est déjà en cours. Cette information n'attire toutefois pas l'attention du grand public jusqu'à ce que le New York Times publie à son tour la nouvelle le 11 décembre 1984. Le Washington Post est également au courant mais préfère ne pas diffuser l'information. Ce sera également le cas de certains médias belges.

La nouvelle publiée dans le New York Times va lentement entraîner un effet boule de neige. Les exécutants de l'opération deviennent de plus en plus inquiets quant au bon déroulement de la mission ; l'absence de réaction du monde arabe permet toutefois d'en entrevoir une issue favorable. Finalement, l'information est diffusée dans les médias israéliens et reprise mondialement par l'Associated Press (AP). La réaction indignée du monde arabe ne se fait pas attendre.

Shimon Perez, le Premier ministre israélien, se sent obligé le 5 janvier 1985 de donner une conférence de presse et confirme qu'il y a effectivement un « airlift » en cours. À la suite de cette annonce, Nimeiry met définitivement un terme à ce pont aérien.

La fuite de l'information ne provient donc nullement des quelque 200 collaborateurs de la TEA qui ont ainsi fait preuve de la plus grande discrétion.

Ils étaient tous conscients qu'ils participaient à une importante opération humanitaire et que cette discrétion était essentielle pour le succès de son déroulement. Le personnel de la TEA a fait un job fantastique ; nous y reviendrons en détail dans notre prochain magazine.

Ci-après un extrait du « Daily Telegraph ».

*Not since Entebbe have the Israelis won individual admiration by a bold stroke. Nothing in their operation to repatriate the Falashas excites more marvel than their success in maintaining secrecy for three months.*



*Operation Solomon.  
Ethiopian immigrants stepping out of the  
Israeli Air Force Hercules, May 25, 1991.  
(Government Press Office-Israel).*

## Operaties Joshua en Solomon

Toen de operatie stopgezet werd, had TEA 40 vluchten uitgevoerd en 8600 vluchtelingen geëvacueerd. De vier resterende vluchten werden geschrapt waardoor een duizendtal Ethiopiërs achterbleven. Maar Israël gaf het niet op. Onder druk van de bevolking werd opnieuw de hulp van de VS ingeroepen om de resterende Falasha's op te halen. Het vroeg heel wat overtuigingskracht (\$\$\$), maar op 22 maart 1985 zouden ze toch geëvacueerd worden met zes USAF C-130 (operatie Joshua). Ditmaal gebeurden de vluchten rechtstreeks van Al Qadarif in Soedan naar Uvda Airbase in Zuid-Israël. .

Maar hiermee was het probleem niet opgelost. Heel wat Falasha's bleven achter, vooral diegenen die in Ethiopië gebleven waren. Op het einde van de jaren 80 verzwakte de positie van dictator Mengistu geleidelijk. Hij verloor meer en meer geloofwaardigheid in zijn eigen land, hetgeen hem toegankelijk maakte voor onderhandelingen.

Het was de Amerikaanse regering onder president Bush die de besprekingen voerde en dank zij \$ 23 miljoen 'pocket money' liet Mengistu zich uiteindelijk overtuigen om de evacuatie te laten uitvoeren.

Op 24 mei 1991 worden tijdens een 36 uur durende operatie niet minder dan 14.325 Ethiopische Joden via een massale airlift (operatie Solomon) overgevlogen met Israëlsche C-130 en B-747. Israël had geleerd uit de operaties Moses en Joshua. Aangezien rechtstreekse vluchten tussen Ethiopië en Israël veel korter waren

## Opérations Joshua & Solomon

Lorsqu'il est mis fin à l'opération, la TEA a effectué 40 vols et évacué 8.600 réfugiés. Les quatre derniers vols ayant été supprimés, un millier d'Éthiopiens n'a pu être évacué. Mais Israël est décidé à poursuivre l'opération. Sous la pression de l'opinion publique, l'aide américaine est requise pour évacuer les Falashas restés sur le carreau. D'importants arguments sont utilisés (\$\$\$) pour obtenir finalement le 22 mars 1985, la mise en œuvre de six C-130 de l'USAF (opération Joshua). Cette fois, les vols s'effectuent en droite ligne d'Al Qadarif au Soudan vers Uvda Airbase au sud d'Israël.

Mais le problème n'est pas résolu pour autant. De nombreux Falashas sont restés sur la touche, plus spécialement ceux qui séjournent encore en Éthiopie. À la fin des années 80, la position du dictateur Mengistu est progressivement affaiblie. Il perd de plus en plus de crédibilité dans son propre pays, ce qui va finalement l'amener à la table de négociation.

Le gouvernement américain sous la présidence de Bush mènera les négociations. Grâce à quelque 23 millions de dollars payés en sous-main (« Pocket money »), Mengistu acceptera de poursuivre l'opération.

Le 24 mai 1991, pas moins de 14.325 Éthiopiens juifs vont être transportés à bord de C-130 et B-747 israéliens au cours d'une opération massive d'évacuation (opération Solomon) de 36 heures. Ayant tiré les leçons des opérations Moses et Joshua – les vols

## OPERATION MOSES

dan de complexe route via Brussel tijdens Operation Moses, werden alle veiligheidsregels geschrapt. Alle stoelen werden uit de C-130 en B-747 verwijderd en de passagiers werden als het ware opgestapeld in de lege cabineruimte. Er werd een absoluut passagiersrecord met B-747 gevestigd. Bij de aankomst van één van hun Jumbo's in Tel Aviv werden 1.122 passagiers geteld waarvan er 'slechts' 1.087 geregistreerd waren. Heel wat kinderen waren stiekem aan boord gekomen onder de rok van hun moeders. Het was mogelijk om zoveel passagiers mee te nemen omdat hun gemiddeld gewicht zeer laag was en ze niet de minste bagage mochten meebrengen.

Van deze drie operaties zou 'Operation Moses' veruit de goedkoopste zijn voor de Israëli omdat de 'afkoopsum' van 1 miljoen USD en peulschil was ten opzichte van de 23 miljoen die betaald werd voor de *Operation Solomon*. De prijs die betaald werd voor *Operation Joshua* is niet gekend.

### Opvang in Israël

De integratie van de Falasha's in Israël verliep initieel vrij moeilijk. Afkomstig uit een primitieve landbouwomgeving hadden velen onder hen het moeilijk zich te integreren in meer geïndustrialiseerd land. Volgens een officieel regeringsrapport in 1999, konden de meesten onder hen het Hebreeuws niet schrijven en was de werkloosheidsgraad driemaal hoger dan deze van andere ingeweken Joden. Later werden de jongeren onder hen in het leger ingelijfd, wat een springplank betekende tot een nauwere integratie in de Joodse maatschappij.

Zelfs in 2005 zijn nog demonstraties geweest in de straten van Tel Aviv. Nochtans, volgens een recent onafhankelijk verslag worden de meer dan 100.000 Ethiopische Joden en hun nakomelingen in Israël niet meer beschouwd als een curiositeit maar als een vertrouwd beeld in de etnische mozaïek van het land.

In ons volgend magazine kijken we achter de schermen van de TEA luchtbrug en belichten we de specifieke uitvoeringsaspecten van *Operation Moses*, zowel vanuit het pilootenstandpunt als vanuit het standpunt van het cabinepersoneel. We spreken met Jo Boone, toenmalig chef-piloot B-707 en we halen relevante informatie uit het boek " Je vous le dis, j'aime la vie" van 'Mouchka' Stassart, verantwoordelijk voor het TEA cabinepersoneel.

directs entre l'Éthiopie et Israël, sont beaucoup plus courts que le trajet complexe via Bruxelles (*operation Moses*) – toutes les mesures de sécurité sont balayées. Tous les sièges des C-130 et des B-747 ont été ôtés et les passagers sont entassés à même le plancher de l'appareil. Un record absolu du nombre de passagers à bord d'un B-747 a été établi. Dans un de ces Jumbo, 1.122 passagers ont été comptés à leur arrivée à Tel Aviv, dont « seuls » 1.087 avaient été enregistrés. Pas mal d'enfants s'étaient cachés dans les jupes de leur mère. On s'explique ce grand nombre de passagers du fait de leur poids moyen très bas et qu'ils n'étaient pas autorisés à emporter le moindre bagage.

Pour les Israéliens, des trois opérations, *Operation Moses* est sans aucun doute la moins chère, le million de dollars payé représente peu de chose en comparaison des 23 millions dépensés pour l'*Operation Solomon*. Le prix payé pour l'*Operation Joshua* n'est pas connu.

### Accueil en Israël

Au début, l'intégration des Falashas en Israël pose pas mal de problèmes.

Originaires d'un milieu rural fort primitif, pas mal d'entre eux éprouvent des difficultés à s'intégrer dans un environnement plus industrialisé. Selon un rapport officiel du gouvernement de 1999, la plupart ne sait pas écrire l'hébreu et le taux de chômage est trois fois plus élevé que celui d'autres immigrants juifs.

Par la suite, les plus jeunes d'entre eux sont entrés à l'armée ce qui a facilité leur intégration dans la société juive.

Même en 2005, il y a encore eu des démonstrations dans les rues de Tel Aviv. Pourtant, selon un rapport indépendant récent, les 100.000 Éthiopiens juifs et leurs descendants ne sont plus considérés comme une curiosité. Ils font dorénavant partie de l'image familière de la mosaïque ethnique du pays.

Dans notre prochain magazine, nous détaillerons le pont aérien TEA et nous évoquerons les modalités spécifiques d'exécution de l'*Operation Moses*, tant du point de vue des pilotes que de celui du personnel de cabine. Nous nous entretiendrons avec Jo Boone, à l'époque chef pilote B-707 et nous nous inspirerons également de l'ouvrage « Je vous le dis, j'aime la vie » de 'Mouchka' Stassart, la responsable TEA du personnel de cabine.

*Operation Solomon.*  
Israelean C-130 and EL Al B-747  
transported 14.325 Falashas to Israel  
in 36 hours.



# PATRIMONIUM

**W**e hebben recentelijk een aantal lovenswaardige initiatieven genoteerd, onder meer vanwege onze VTB-leden, om het monumentenerfgoed van onze luchtvaarthelden te restaureren. We zouden langs deze weg de initiatiefnemers willen danken voor hun inspanningen.

Er zijn in ons land niet minder dan 1.966 geregistreerde sites die opgenomen zijn in de gegevensbank van Hangar Flying <http://www.hangarflying.eu/> onder de rubriek 'Patrimonium'. Deze groep van luchtvaartenthousiasten hebben het op zich genomen niet enkel de monumenten te registreren, maar ook om bijstand en adviezen te geven aan diegenen die die monumenten willen opknappen.

Met deze doen we een oproep aan onze VTB leden om melding te maken van vervallen monumenten door contact op te nemen met de vrijwilligers van Hangar Flying op de hierboven vermelde site.

Hieronder een paar voorbeelden van recente restauraties.



Voor / Avant

## Vliegenierskapel te Kaaskerke

(Diksmuide) ter herdenking  
aan de vliegers P. de Goussencourt  
en L. Decubber.

Onlangs gerestaureerd  
door luchtvaartenthousiasten  
en de "Vrienden Wereldoorlog 1914".

## *Chapelle érigée à Kaaskerke*

(Dixmude) à la mémoire des aviateurs P.  
de Goussencourt et L. Decubber.

Restaurée en 2018 par des passionnés  
de l'aéronautique et les « Vrienden  
Wereldoorlog 1914 ».



Na / Après

**N**ous avons récemment constaté plusieurs initiatives louables, dont certaines émanant de membres des VTB, concernant la restauration de sites de notre patrimoine aéronautique. Nous voudrions remercier les auteurs de ces initiatives par le biais du VTB magazine.

Notre royaume compte pas moins de 1.966 sites répertoriés et repris dans la banque de données de Hangar Flying <http://www.hangarflying.eu/> sous la rubrique « Patrimonium ». Ce groupe d'enthousiastes de l'aviation répertorie non seulement les monuments et autres sites commémoratifs mais conseille et vient en aide à ceux qui veulent les maintenir en bon état.

Nous faisons, par la présente, appel aux membres des VTB pour signaler les monuments délabrés en prenant contact avec les volontaires de Hangar Flying via le site mentionné plus haut.

Sur cette page quelques exemples récents de restaurations.

## Herinneringskruis Coco Leclercq - Durbuy

### *Croix commémorative Coco Leclercq – Durbuy*



Voor / Avant

Initiatief / Initiative

Fernand Davin  
Pitou Aerts



Na / Après