



We wish you  
A Happy & Healthy

2014



## Mot du président / Woord van de voorzitter

Chers membres de la MPA,

Vous trouverez dans cette dernière newsletter de l'année deux articles qui rappelleront des bons et des moins bons souvenirs à certains d'entre vous.

Tout d'abord, un épisode relativement peu connu de l'histoire du Mirage à la Force Aérienne : la période de DACT organisée en urgence et en toute discrétion au profit de la Royal Air Force au début du conflit des Falklands.

Ensuite, la première partie d'un épisode plus sombre, puisqu'il relate les circonstances mouvementées de la perte du premier Mirage belge, pendant notre premier Taceval sur ce type d'avion.

Enfin, en cette fin d'année, au nom des membres du Bureau MPA, je tiens à vous souhaiter, ainsi qu'à vos proches, un Joyeux Noël et une excellente année 2014, au cours de laquelle j'espère que nous aurons l'occasion de nous rencontrer, lors d'une de nos « Open Tables », ou encore à Saffraenberg.

Michel Audrit

Beste leden van de MPA,

In deze laatste newsletter van het jaar vinden jullie twee artikels die bij sommigen goede en minder goede herinneringen zullen oproepen.

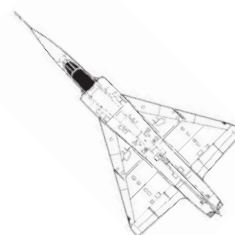
Eerst een minder gekende episode in de geschiedenis van de Mirage van de Belgische Luchtmacht: de DACT periode die in allerijl en zeer discreet georganiseerd werd ten voordele van de Royal Air Force in het begin van het Falkland conflict.

Daarna het eerste deel over een minder heuglijk feit, namelijk de bewegende omstandigheden van het verlies van de eerste Belgische Mirage gedurende onze eerste Taceval op dit type.

Tenslotte wil ik u en uw geliefden op dit jaareinde, in naam van het Dagelijks Bestuur van de MPA, een Vrolijk Kerstfeest en een uitstekend 2014 te wensen, in de hoop de gelegenheid te hebben om elkaar weer te zien op een van onze « Open Tables » of in Saffraenberg.

Michel Audrit

## Lidgeld / Cotisation 2014



Beste Miragisten en sympathisanten,

Vooreerst een "Dank U" voor ieder van jullie die voor 2014 al lid geworden is van onze MPA.

Nieuwe leden die na september 2013 hun lidgeld betaald hebben zijn reeds in orde voor 2014.

Indien je, als lid in 2013, voor 31 maart 2014 je bijdrage vernieuwt, dan blijft je huidige toegangscode tot de Wiki Mirage [www.mpa-mirage5.be](http://www.mpa-mirage5.be), met nu al meer dan 31.000 foto's, van toepassing; indien je dit later doet, dan moet je een nieuwe code aanvragen. (Dit is zowel werk voor jou, als voor ons secretariaat.)

Indien je een nieuw lid wordt in 2014, vraag dan je code aan via de Wiki Mirage site.

Het MPA lidgeld voor 2014 blijft zoals vorig jaar €20 voor een Bronzen lidmaatschap. De verhoogde bijdragen €60 voor Zilver en €100 voor de Golden blijven bestaan en moeten als een bijkomende steun aanzien worden (Wiki !); als tegenprestatie bieden we jullie respectievelijke 25% en 50% vermindering voor 2 personen op de mogelijke activiteiten van de MPA.

In april 2014 zal de nieuwe, jaarlijkse code voor de toegang tot "item 3" van onze website [www.mirage5.be](http://www.mirage5.be) weer enkel doorgegeven worden aan al onze leden !

En dan nu het praktische :

Stort uw lidgeld op de ongewijzigde rekening van de Mirage V Pilots Association, 191, route Charlemagne, 5620 Rosée.

**IBAN: BE28 9796 3610 8120      BIC: ARSP BE 22**

Vermeld aub naam en voornaam van de persoon waarvoor het lidgeld wordt gestort.

Vriendelijke M5B groeten,

En tot ziens,

**Cis AERTS, Schatbewaarder MPA.**

Onze website : [www.mirage5.be](http://www.mirage5.be)

Ons e-mailadres : [srt@mirage5.be](mailto:srt@mirage5.be)

Wiki Mirage : <https://mpa.memory-link.net:58443/>

Chers Miragistes et sympathisants,

Avant tout "Merci" à chacun de vous qui est déjà membre MPA pour 2014.

Les nouveaux membres qui ont payé la cotisation après septembre 2013 sont déjà en règle pour 2014.

Si, ayant été membre en 2013, vous renouvelez votre cotisation avant le 31 mars 2014, votre code d'accès actuel au Wiki Mirage [www.mpa-mirage5.be](http://www.mpa-mirage5.be) reste valable. Il y a déjà plus de 31.000 photos. Si vous tardez, il faudra redemander un code d'accès. (Un travail supplémentaire pour vous et pour notre secrétariat.)

Si vous devenez nouveau membre en 2014, demandez votre code d'accès via le site Wiki Mirage.

La cotisation 2014 est maintenue à €20 pour la catégorie « Bronze ». Les cotisations « Silver » €60 et « Golden » €100 existent toujours et sont à considérer comme support supplémentaire (Wiki !); en contrepartie nous vous offrons une réduction de respectivement 25% et 50% pour 2 personnes pour les activités MPA éventuelles.

En avril 2014, le nouveau code annuel pour l'accès au "item 3" de notre site [www.mirage5.be](http://www.mirage5.be) sera communiqué uniquement aux membres de la MPA !

En pratique :

Versez votre cotisation sur le compte inchangé de la Mirage V Pilots Association, 191, route Charlemagne, 5620 Rosée.

**IBAN: BE28 9796 3610 8120      BIC: ARSP BE 22**

Mentionnez svp nom et prénom de la personne pour laquelle la cotisation est payée

Salutations M5B amicales,

Et à bientôt,

**Cis AERTS, Trésorier MPA**

Notre site : [www.mirage5.be](http://www.mirage5.be)

Notre adresse courriel : [srt@mirage5.be](mailto:srt@mirage5.be)

Wiki Mirage : <https://mpa.memory-link.net:58443/>



## Open Table 23 / 01 / 2014

Le prochain Bureau de l'association se tiendra à Hoegaarden le jeudi 23 janvier 2014 à 10h00. A cette occasion, nous vous invitons à nous rejoindre à 12h pour le verre de l'amitié et un repas agréable à la taverne Kouterhof, Stoopkenstraat 24, 3320 Hoegaarden.

Inscription au secrétariat avant le 16 janvier 2014.

Les membres désireux d'assister à la réunion du Bureau sont naturellement les bienvenus.

Secrétariat MPA : [srt@mirage5.be](mailto:srt@mirage5.be) ou 04/370.19.87

De volgende vergadering van het Dagelijks Bestuur gaat door in Hoegaarden op donderdag 23 januari 2014 om 10u00. Bij deze nodigen wij jullie uit om daarna bijeen te komen om 12u voor een vriendschappelijke drink en een aangename maaltijd in de taverne Kouterhof, Stoopkenstraat 24, 3320 Hoegaarden.

Inschrijven bij het secretariaat vóór 16 januari 2014.

Leden die de vergadering van het Dagelijks Bestuur wensen bij te wonen zijn altijd welkom.

MPA Secretariaat : [srt@mirage5.be](mailto:srt@mirage5.be) of 04/370.19.87





## Training DACT M5B-HARRIER



Photos / Foto's : [www.sq-etuo.de](http://www.sq-etuo.de)

### Training DACT M5B-HARRIER avant les FALKLANDS

Un événement peu connu s'est déroulé en mai 1982 avec quatre Mirage de la Faé sur la base RAF (Royal Air Force) de Gütersloh en RFA (République Fédérale d'Allemagne). Il s'agit d'une très courte période de DACT (Dissimilar Air Combat Training) entre des M5B du 3 WTac de Bierset et des Harrier de la RAF basés à Gütersloh.

A l'époque, j'étais CO de la 8 Esc depuis à peu près une année et la semaine précédant cette mission, j'avais été contacté par mon prédécesseur, Piet Vanhecke, qui était au QG Comdt TAF (Tactical Air Force) pour voir s'il y avait moyen d'organiser relativement vite et dans la plus grande discrétion un entraînement DACT au profit des pilotes Harrier basés à Gütersloh. Evidemment, les pilotes belges qui seraient choisis devraient aussi avoir une expérience DACT !

Il fut très vite décidé de partir avec un biplace (BD) et trois monoplaces (BA). D'après moi, il y avait aussi, Celle de Petter, Claude Georges, Toutou Dufour & Fred Burniat. Le Support Technique fut réduit au strict minimum : Didier Renard qui était l'officier technicien de la 8 Esc et François Stockman qui était le patron du flight d'Intervention du 3 Wtac avec une R4.



### DACT training M5B-HARRIER voor de FALKLANDS

In mei 1982 gebeurde er een weinig gekend feit met vier Mirages van de LuM op de RAF (Royal Air Force) basis van Gütersloh in de BRD (Bondsrepubliek Duitsland). Het betreft een korte DACT (Dissimilar Air Combat Training) periode tussen M5B van 3 WTac van Bierset en Harriers van de RAF gestationeerd in Gütersloh.

Op dat ogenblik was ik CO van het 8 Smd sedert ongeveer 1 jaar, en in de week voorafgaand aan deze zending werd ik gecontacteerd door mijn voorganger, Piet Vanhecke, die op het HK Comdo TAF (Tactical Air Force) zat, om te zien of het mogelijk was om snel en zeer discreet een DACT training te organiseren ten voordele van de Harrier piloten van Gütersloh. De Belgische piloten die zouden deelnemen moesten natuurlijk ook DACT ervaring hebben!

Er werd snel beslist om te vertrekken met een tweezitter (BD) en drie eenzitters (BA). Volgens mij waren ook Celle de Petter, Claude Georges, Toutou Dufour & Fred Burniat van de partij. De Technische Steun werd tot een absoluut minimum herleid : Didier Renard, technisch officier van het 8 Smd, en François Stockman, overste van de Interventie Flight van de 3 WTac, met een R4.



La mission fut courte et intense et elle s'est déroulée du 17 au 19 mai 1982. Parmi les pilotes RAF de Harrier mais aussi d'autres, j'ai rencontré beaucoup de pilotes Harrier que je connaissais car j'avais fait un TLP avec eux à Jever en Novembre 1981 et de plus en avril 1982, la 8 Esc et moi avions été à Lossiemouth pour un échange d'escadrille et, comme par hasard, certains pilotes de Lossiemouth avaient aussi fait le déplacement à Gütersloh !

Quelques pilotes RAF de Harrier ont volé siège arrière en BD et nous avons tous effectué des 'back seat' Harrier. Trois vols par jour pour les pilotes M5B et le premier jour Piet Vanhecke était venu assister au briefing initial avec un Fouga !

La lecture de mon carnet de vol me dit que nous avons effectué tout d'abord des missions 1 v 1 ; ensuite des 2 v 2 et lors du vol retour à basse altitude vers Bierset, nous avons traversé des CAP (Combat Air Patrol) où les Harrier nous attendaient afin de nous intercepter.

Lors des missions de DACT, les Harrier bénéficiaient d'un support radar complet afin de simuler ce qu'ils auraient obtenu de leurs navires aux Falklands mais nous, les M5B, n'avions qu'une couverture radar de «sécurité» dans la zone DACT. C'est-à-dire que lorsque le visuel était perdu avec un Harrier ou son ailier, il fallait se débrouiller pour se retrouver à vue ! Ce qui m'a aussi marqué durant cet exercice est la possibilité qu'a le Harrier de tourner pratiquement sur place en utilisant, comme un hélicoptère, un levier appelé «collectif» qui fait bouger les

De zending was kort en intens, ze had plaats van 17 tot 19 mei 1982. Tussen de Harrier piloten, en ook andere, ben ik veel Harrier piloten tegengekomen die ik reeds kende vermits ik met hen een TLP gedaan had in Jever in november 1981 en daarenboven was ik in april 1982 met het 8 Smd op uitwisseling geweest in Lossiemouth en zeer toevallig waren er piloten van Lossiemouth die ook de verplaatsing naar Gütersloh gemaakt hadden!

Enkele RAF Harrier piloten hebben 'back seat' gevlogen met de BD en wij hebben allen 'back seat' gevlogen op Harrier. Er werden 3 vluchten per dag gevlogen door de M5B piloten en op de eerste dag was Piet Vanhecke naar de briefing gekomen met een Fouga !

In mijn vliegboek vind ik eerst 1 v 1 zendingen terug ; daarna 2 v 2 zendingen en tijdens de 'low level' terugvlucht naar Bierset vlogen we door CAPs (Combat Air Patrol) van Harriers die ons opwachten om ons te intercepteren.

Tijdens de DACT zendingen kregen de Harriers volledige radarsteun om de situatie met hun oorlogsschepen in de Falklands na te bootsen, maar wij, de M5B, hadden enkel een « veiligheids » radardekking in de DACT zone. Dit wil zeggen dat er bij verlies van visueel contact met een Harrier of zijn wingman men zelf terug visueel contact moest zoeken ! Wat op mij ook indruk gemaakt heeft is de mogelijkheid voor de Harrier om bijna ter plaatse te draaien door zoals een helikopter gebruik te maken

'nozzles' de l'avion et qui lui permettent de diminuer très vite sa vitesse et de pratiquement 'tourner sur place' ! Lors de mon vol en Harrier biplace, j'ai aussi été fort impressionné par sa capacité de décoller très court et bien sûr, le 'full stop' en atterrissage vertical.

Gilbert Mullenders

van een « collective » die de « nozzles » beweegt om zeer snel snelheid te minderen en bijna ter plaatse te draaien ! Tijdens mijn vlucht met een Harrier tweezitter was ik ook zeer onder de indruk van de zeer korte 'take-off run' en natuurlijk de 'full stop' verticale landing.

Gilbert Mullenders



## Toekomstige activiteiten / Activités futures

Een BA17 Party zal waarschijnlijk in de loop van juni 2014 plaatsvinden in Saffraanberg. Er wordt een drankje en een hapje voorzien. We houden u op de hoogte.



Une Party BA17 aura probablement lieu à Saffraanberg au courant du mois de juin 2014. Il y aura à boire et à manger. Nous vous tiendrons au courant.



De MPA zal deelnemen aan de Remembrance Day van de Luchtmacht in het Jubelpark op 11 oktober 2014. De details zullen later meegedeeld worden.



La MPA participera au Remembrance Day de la Force Aérienne au Cinquantenaire le 11 octobre 2014. Les détails seront communiqués ultérieurement.



## 2015 Delta Meet

Het bestuur van de MPA is van plan om in 2015 een Delta Meet te organiseren ter gelegenheid van de 45ste verjaardag van de Belgische Mirage V en het 15-jarig bestaan van de MPA.

Meer details zullen meegedeeld worden zodra ze gekend zijn.

Suggesties zijn altijd welkom en kunnen meegedeeld worden aan het secretariaat : [srt@mirage5.be](mailto:srt@mirage5.be) of 04/370.19.87

L'administration de la MPA envisage d'organiser un Delta Meet en 2015 à l'occasion du 45<sup>ème</sup> anniversaire du Mirage V belge et des 15 ans d'existence de la MPA.

Dès que plus de détails seront connus ils seront communiqués.

Toute suggestion sera la bienvenue et pourra être transmise au secrétariat : [srt@mirage5.be](mailto:srt@mirage5.be) ou 04/370.19.87



## Taceval 1972 (# 1)

*Les textes qui apparaissent dans cette rubrique sont des reprises de textes parus dans le magazine des VTB avec l'aimable courtoisie de leur président Wif De Brouwer et de Mich Mandl. Nous les remercions de tout cœur pour leur collaboration.*

*Nous tenons également à remercier les auteurs de ces récits:*

*Dré Jansens (cette newsletter)*

*Phil Dambly et Guy Fontaine (deuxième partie)*

*Marnix Brees et Charles de Fabribeckers (dernière partie).*



(VTB Magazine N° 1 – 2013)

... récit d'une mission effectuée en Mirage, au départ de la base de Florennes, dans le cadre d'une évaluation tactique de l'OTAN : le TACEVAL...

André Jansens a un passé de chasseur-bombardier et d'instructeur.

Ayant accédé au grade de colonel, il occupe successivement les fonctions de Chef de corps au 10e Wing de Kleine-Brogel, de Chef d'État-major du QG Commandement TAF et de responsable de la Section Opérations à l'État-major de la Force Aérienne.

*De teksten die in deze rubriek gepubliceerd worden zijn hernemingen van teksten uit het tijdschrift van de VTB met de welwillende toelating van hun voorzitter Wif De Brouwer en van Mich Mandl. Onze hartelijke dank voor hun medewerking.*

*Onze dank gaat ook uit naar de schrijvers van deze verhalen:*

*Dré Jansens (deze newsletter)*

*Phil Dambly en Guy Fontaine (tweede deel)*

*Marnix Brees en Charles de Fabribeckers (laatste deel).*



(VTB Magazine N° 1 – 2013)

... verhaal van een zending uitgevoerd met een Mirage, vanaf de basis van Florennes, in het kader van een tactische evaluatie van de NAVO: de TACEVAL...

André Jansens heeft een verleden als jager-bommenwerper en instructeur.

Benoemd tot kolonel vervult hij achtereenvolgens de functies van korpscommandant van de 10de Wing van Kleine Brogel, Stafchef van de HK Commando TAF en als hoofd van de Sectie Operaties van de Staf Luchtmacht.



Ce 28 mars 1972, on peut estimer qu'une quarantaine d'avions de combat belges (Mirage et F-104) était en mission lorsque les conditions météorologiques se sont rapidement détériorées sur l'ensemble du territoire national. Notre but n'est pas, après 40 ans, de porter un jugement sur les faits et ni de faire apparaître les manquements de l'époque. Il s'agit du témoignage d'un des acteurs d'une journée de vol qui restera gravée dans la mémoire de tous ceux qui ce jour-là furent témoins, directement ou indirectement, de la perte du premier Mirage 5 de la Force Aérienne. Nous remercions l'auteur d'avoir accepté que ce récit qui figure sur son site <http://home.scarlet.be/~jansensa/>, soit publié dans notre magazine.



Pourquoi se souvient-on durant de longues années d'une journée de fin d'un mois de mars ? Très probablement parce que quelque chose d'important ou de très particulier a eu lieu ce jour-là et que l'événement est resté gravé dans la mémoire. En tout cas, le 28 mars 1972 est pour moi un jour dont je me souviens encore comme si c'était hier.

À cette époque, je suis jeune pilote à la 2e Escadrille de Florennes. Le Mirage 5 tout neuf est à l'inventaire de la Force Aérienne belge depuis dix-huit mois. Au cours d'une évaluation exigeante appelée TACEVAL (Tactical Evaluation), nous sommes la première escadrille Mirage belge à pouvoir démontrer à l'OTAN que nous sommes capables d'effectuer notre mission de chasseur bombardier. Quant aux collègues de la 42e Escadrille, ils doivent démontrer leurs aptitudes professionnelles dans la « recce » ou reconnaissance aérienne.

Au cours des années septante, notre escadrille est donc équipée et entraînée pour la mission d'attaque au sol et nous contribuons ainsi à la dissuasion dans le cadre de la Guerre Froide.

Ce mardi 28 mars 1972, deuxième journée du TACEVAL, tout semble normal. À 7 heures du matin, nous sommes tous à pied d'œuvre pour poursuivre l'évaluation et donc prêts à planifier une nouvelle mission. Au cours du briefing standard dans notre confortable bunker, nous sommes informés que tous les moyens de l'aérodrome fonctionnent correctement. Par les prévisions météorologiques, nous apprenons qu'il faudra tenir compte de quelques légères averses de neige ou de pluie. Une journée de vol avec une météo de saison... , pas de quoi s'inquiéter. L'officier de renseignements actualise la situation sur le champ de bataille et l'officier d'opérations, appelé tout simplement « l'Ops », nous rappelle les actions vitales à prendre en cas d'actions ennemies, notamment en cas d'attaque de missiles balistiques voire du déclenchement d'un conflit nucléaire. Dans les deux hypothèses, les avions décollent le plus vite possible et restent le plus longtemps possible en vol. Les évaluateurs de l'OTAN sont présents et nous observent attentivement. Certains d'entre nous sont interrogés sur notre connaissance opérationnelle générale. Des notes sont prises. En fait, nous espérons tous pouvoir aller voler car c'est bien là que nous allons démontrer notre capacité opérationnelle. Heureusement pour nous, une liste impressionnante de missions s'accumule sur le bureau de l'Ops. Après avoir tenu compte de toutes les priorités, les dix-huit Mirage disponibles figurent au tableau de planification avec un numéro de mission, un timing sur l'objectif et le nom du pilote.

En ce qui me concerne, je fais partie d'une section de quatre Mirage dont la mission consiste à attaquer un site de missiles sol-air ou SAM (Surface to Air Missiles) à environ 30 kilomètres derrière le Rideau de Fer. Nous disposons de 90 minutes pour préparer la mission « réelle » avec cartes, actualisation des renseignements, briefing du trajet vers l'objectif, de l'attaque proprement dite et du trajet de retour jusqu'à l'atterrissage. La mission que nous allons voler, dite « mission équivalente », doit également être préparée et briefée. Elle est comparable à la réelle mais avec comme objectif, un site SAM NIKE de l'armée allemande situé dans la partie sud-est de l'Allemagne à environ 60 km au sud-est de la ville de Heilbronn. Ces missions équivalentes sont disponibles sous forme d'un livret très pratique,

Op 28 maart 1972 zijn er een veertigtal Belgische gevechtsvliegtuigen (Mirage en F-104) in de lucht wanneer plots de weersomstandigheden heel snel verslechteren over het hele grondgebied. Het is niet onze bedoeling om, 40 jaar later, een oordeel te vellen over de feiten of om tekortkomingen uit die periode aan het licht te brengen. Het gaat hier om een getuigenis van iemand die de gebeurtenissen heeft meegemaakt, een van de velen die zich die dag altijd zullen herinneren en die, rechtstreeks of onrechtstreeks, getuige waren van het verlies van de eerste Mirage 5 van de Luchtmacht. We danken de auteur voor zijn toestemming om dit verhaal te publiceren in ons magazine. U kunt het ook lezen op zijn site:

<http://home.scarlet.be/~jansensa/>



Waarom herinnert iemand zich een dag van einde maart vele jaren geleden? Ongetwijfeld gebeurde er iets belangrijks of iets zeer specifiek die dag en blijft de gebeurtenis in het geheugen gegrift van het betrokken individu. In elk geval was 28 maart 1972 voor mij een dag om nooit meer te vergeten.

Die dagen was ik een jonge militaire piloot in het 2de smaldeel te Florennes. Sedert de introductie van de fonkelnieuwe Mirage in de inventaris van de Belgische Luchtmacht 18 maanden eerder, waren wij de eerste piloten die aan de NAVO moesten tonen dat we werkelijk gevechtsklaar waren om onze job uit te oefenen, tijdens een veeleisende Tactische Evaluatie of TACEVAL. Onze collega's van het 42ste smaldeel zouden hun vaardigheden moeten demonstreren in de verkenningsrol.

In het begin van de jaren zeventig waren we uitgerust en getraind als een smaldeel van jager-bommenwerpers en droegen op die manier bij tot de afschrikking tijdens de Koude Oorlog, die in volle hevigheid woedde.

Op dinsdag 28 maart 1972, de tweede dag van de TACEVAL, leek alles normaal te zijn. Om 7 uur in de ochtend stonden we klaar om de evaluatie tot een goed einde te brengen. Na de nachtelijke onderbreking, begonnen we een nieuwe zending te plannen. Een standaard briefing in onze knusse bunker informeerde ons dat alle vliegveldinstallaties functioneerden zoals het hoorde. De weersvoorspelling gaf aan dat we enkele buien van lichte regen of sneeuw mochten verwachten. We hadden er allen een goede kijk op dat we een dag met goed vliegweer voor de boeg hadden. De inlichtingenofficier gaf ons de laatste situatie weer over het slagveld. Onze operatieofficier of Ops gaf ons een oprissing van de belangrijkste acties die we moesten ondernemen bij een vijandelijke actie met bijzondere aandacht voor de bedreiging van ballistische raketten of het uitbreken van een nucleaire oorlog. In beide gevallen zouden de vliegtuigen zo vlug mogelijk moeten opstijgen om te overleven door zo lang mogelijk in de lucht te blijven. Ondertussen sloegen verschillende NAVO-evaluateurs ons aandachtig gade, ondervroegen ons over algemene operationele kennis en namen af en toe wat nota's. In feite waren we allen geïnteresseerd om zo vlug mogelijk te gaan vliegen omdat we vooral in de lucht onze vaardigheden konden demonstreren. Gelukkig voor ons stapelde zich op het bureau van de OPS een indrukwekkende lijst van zendingen op. Na alle prioriteiten in overweging te hebben genomen, werden alle 18 beschikbare Mirages op het planning bord getoverd, voorzien van een zendingsnummer, een tijdstip boven het doelwit en een naam van een piloot.

We kregen de opdracht om met 4 Mirages een site van grondluchtraketten of SAM's (Surface to Air Missiles) aan te vallen, gelegen op een dertigtal kilometer achter het IJzeren Gordijn. We kregen 90 minuten om de werkelijke zending voor te bereiden met kaarten, update van de inlichtingen en met een briefing van het deel van de zending naar het doelwit, de aanval zelf en de terugvlucht met landing. Natuurlijk zouden we deze opdracht niet echt vliegen maar een zending vliegen die vergelijkbaar was met de echte. Ook moest deze equivalente opdracht, de aanval op een site van een Duitse NIKE SAM-eenheid gelegen in Zuid-Duitsland op ongeveer 60 km ten zuidoosten van de stad Heilbronn, voorbereid en gebriefd worden.



appelé Combat Mission Folder ou CMF. Il contient toutes les cartes et informations nécessaires à la mission : caps, timing, altitudes de sécurité, fréquences radio importantes, minima carburant. La préparation et le briefing de la mission équivalente font partie de notre routine.

Le chef de notre section de quatre Mirage, le « section leader », est Toto. La majorité de l'effectif de l'escadrille se compose de jeunes pilotes, avec une expérience moyenne de 600 heures de vol. Comme il n'y a pas à l'escadrille assez de « pair-leaders » (chef de patrouille pour deux avions), je suis désigné comme numéro 3 avec Tienne dans mon aile. Jean volera comme numéro 2.

La préparation d'une telle mission est en général très agitée. Elle se déroule dans une salle de planification surpeuplée, où tout le monde coupe des cartes, calcule des caps et détermine l'arme la plus appropriée avec ses paramètres de largage ; et le temps s'écoule irrémédiablement. Si mes souvenirs sont bons, nous répondons à tous les critères de préparation aussi bien pour la mission réelle que pour l'équivalente.

Nous essayons de mémoriser la dernière minute de l'attaque, le supposé final run in qui se situe entre le Point Initial ou IP et l'objectif. Le profil de l'attaque même et la nécessité de maintenir la cohésion dans la formation après l'objectif sont rappelés à plusieurs reprises par notre leader. Les deux premiers avions vont simuler une attaque en piqué de quatorze roquettes de 2,75 inches après une franche montée jusqu'à une altitude de 1.000 mètres au-dessus du sol. Tienne et moi sommes supposés larguer chacun deux bombes Matra de 400 kilogrammes à une hauteur de 60 mètres au-dessus du sol et à une vitesse de 800 km/h.

Après avoir introduit un plan de vol avec toutes les données de la mission, nous consacrons le temps qui nous reste à préparer notre système de navigation Doppler. Pour ce faire, à l'aide des coordonnées des points tournants de la navigation et des aérodromes de diversion nous configurons les réglettes à introduire dans notre boîtier dit SSU. Il s'agit, pensons-nous en ce début de l'utilisation du Mirage, d'une aide précieuse en cas de vol à basse altitude par mauvais temps.

Une demi-heure avant l'heure de décollage prévue, nous quittons le bunker avec tout le harnachement du pilote partant en mission de combat : masque à gaz et casque double d'infanterie, cartes et documentation de vol dans les poches de notre combinaison anti-G. La camionnette VW nous dépose un par un à l'avion perché dans des alvéoles dissimulées dans la forêt à l'extrémité nord de la base. Le démarrage et le roulage vers la piste se passe sans problème. Les observateurs voient passer un flot continu de Mirage de la 2e Escadrille, dans lequel s'intègrent les appareils de nos collègues recce de la 42e. Toto obtient rapidement l'autorisation de décoller, fidèlement suivi par les trois jeunes de la formation. Le ciel bleu de cette magnifique journée printanière est ressenti comme une irrésistible invitation à allumer la postcombustion et nous envoler vers l'est.



Dans mon Mirage, immatriculé BA-03 (qui plus tard sera exposé tout un temps à l'aérodrome de Temploux), j'observe la séquence d'allumage des lampes d'injection et de fonctionnement de ma postcombustion, suivi d'une oscillation du compte-tours du moteur. En moins de 1.000 mètres, j'atteins une

Deze equivalente zendingen waren al wel in een handige Combat Mission Folder of CMF beschikbaar. Dit boekje bevatte alle kaarten en informatie (te vliegen richtingen, tijdstabel, veilige hoogtes, belangrijke radiofrequenties, minimum brandstof) zodat de voorbereiding en de briefing van de equivalente zending als routine kon beschouwd worden.

Van onze formatie van 4 Mirages zou Toto de leiding nemen. Vermits de meerderheid van de smaldeelbevolking bestond uit jonge piloten, met een gemiddelde vliegervaring van 600 vlieguren in totaal, hadden we niet genoeg pair leaders (ervaren leiders die de toelating hebben om twee vliegtuigen te leiden). Daarom zou ik als nummer 3 vliegen met Tienne als mijn vlieugelgenoot. Jean zou als nummer 2 vliegen.

De voorbereiding van een zending is meestal nogal hectisch, en in het bijzonder wanneer verschillende evaluatoren je in de gaten houden, en dit alles in een overbevolkte planningsruimte, waar iedereen kaarten uitsnijdt, vliegrichtingen berekent en het best te gebruiken wapen uitsnijdt met zijn afwerpparameters, terwijl de klok onvermoeibaar verder tikt. Voor zover ik me kan herinneren, voldeden we aan alle voorbereidingscriteria van zowel de echte als de equivalente zending.

We trachtten de laatste minuut van onze aanvalszending te memoriseren, de zogenaamde final run in van het Initial Point of IP naar het doelwit. Het aanvalprofiel en de noodzakelijkheid in de formatie samen te blijven na de aanval werd verschillende malen benadrukt. De eerste twee vliegtuigen zouden elk twee salvo's van zeven niet-geleide 2,75 inch raketten afvuren na opgeklommen te zijn naar een hoogte van 1000 meter boven het grondniveau. Tienne en ikzelf zouden elk twee Matra bommen afwerpen van 400 kilogram, en dit op een hoogte van ongeveer 60 meter boven de grond met een grondsnelheid van 800 kilometer per uur.

We hadden ook de noodzakelijke informatie doorgebeld voor een vluchtplan. En in de begindagen van de Mirage geloofden we nog steeds in de kwaliteit van ons navigatiesysteem, dat met de gegevens van de Doppler, een grote hulp kon zijn tijdens elke navigatie op lage hoogte, in het bijzonder wanneer de vliegomstandigheden slechter werden. Zo werden alle 'reglettes' voor onze SSU-boxes geknipt met de coördinaten van onze draaipunten en uitwijkvliegvelden.

Een half uur voor onze geplande tijd om op te stijgen, waren we klaar om ons naar onze vliegtuigen te begeven met onze vlieguitrusting, gasmasker en dubbele infanteriehelm en met al onze vliegdocumentatie in de volgepropte zakken van ons anti-g pak. De VW-bus zette ons één voor één af bij onze open parkeerplaats, verborgen in de bossen van het uiterst noordelijke deel van het vliegveld. Het opstarten en de verplaatsing naar de startbaan verliepen zonder problemen. Het leek wel een ononderbroken stroom van Mirages, ook deze van onze recce collega's, die ongeduldig wachtten om op te stijgen. Toto kreeg al snel de toestemming om te vertrekken, trouw gevolgd door de drie jongelingen van zijn formatie. De blauwe hemel van deze prachtige dag van een nog prille lente werd door ons allen aangevoeld als een onweerstaanbare uitnodiging om de naverbrander in te schakelen en oostwaarts te vliegen.



In de cockpit van mijn Mirage, met staartnummer BA 03, verzekerden mij de sequentie van de injectie- en werkingslampjes van de naverbrander, gevolgd door de oscillatie van de toerenteller van de motor, dat ik binnen 1.000 meter een snelheid van 270 km per uur zou bereiken, het ogenblik om de neus langzaam naar omhoog te brengen met comfortabele vliegomstandigheden onmiddellijk nadien.

Onze formatie was één van de eersten om het beton van



vitesse de 270 km/h. À ce moment, je lève doucement le nez de l'avion ce qui me permet de me retrouver rapidement dans des conditions de vol confortables.

Notre formation est une des premières à décoller. Il est plus ou moins 10h. Une trentaine de chasseurs-bombardiers et d'avions recce vont décoller en un minimum de temps. Le retour au bercail s'effectuera donc dans les mêmes délais fort courts. Les prévisions météorologiques restent toutefois bonnes et personne ne s'inquiète de la récupération de cette importante flotte d'avions Mirage. Quelque 90 minutes plus tard, vu la détérioration non prévue des conditions météo, il en sera malheureusement tout autrement.

Mais nous n'en sommes pas encore là. Voyons d'abord comment se déroule notre mission. Les conditions de vol sont idéales... pas de nuages et une visibilité illimitée. Nous sommes tous convaincus que la mission équivalente sera exécutée avec succès. Nous progressons vers l'est dans une formation de vol standard. Toto mène les quatre avions vers l'objectif assigné. Je vole à sa hauteur à une distance de quelque 1.500 mètres. Nos ailiers sont positionnés à l'extérieur de la formation à une distance de 300 mètres sous un angle de 45 degrés. Nos altimètres radar sont ajustés à 150 mètres au-dessus du sol (altitude minimum de survol) et nous nous déplaçons à une vitesse de 750 km/h. Après avoir traversé les Ardennes, nous passons la frontière allemande au nord de la ville de Luxembourg, et continuons au-dessus des collines et de la zone boisée de l'Eifel pour plonger ensuite dans la vallée du Rhin, à l'ouest de Karlsruhe.

C'est à ce moment que Tienne nous informe qu'il vient d'avoir un « birdstrike » (collision aviaire). Je me porte à sa hauteur afin d'examiner son avion. Heureusement le ou les oiseau(x) ne semble(nt) pas avoir pénétré dans les entrées d'air du moteur. Celui-ci continue à fonctionner normalement, les instruments de bord n'affichant aucune anomalie. Je remarque néanmoins que le tube « adhémar », un petit axe horizontal conique situé du côté gauche du nez de l'appareil est presque complètement arraché. Il sert notamment à informer le pilote de l'angle d'attaque de l'avion lors de la phase d'atterrissage. Cette information ne sera donc plus disponible. En outre, je découvre que l'oiseau a perforé la partie ventrale avant de l'avion à hauteur du châssis canon et a laissé un trou gros comme un poing. À mon sens, les dégâts à l'avion ne présentent toutefois aucun danger et le leader décide de poursuivre la mission telle que planifiée dans le Combat Mission Folder.

Nous approchons de notre « Initial Point », un croisement d'autoroutes à Heilbronn. Le leader passe quelques kilomètres au sud de l'IP et poursuit sur un cap est. Le temps de réaliser ce qui se passe et nous nous approchons quelques instants plus tard de ce que j'identifie comme étant l'aérodrome militaire américain de Schwabisch Hall (US Army Aviation). J'en informe de toute urgence le leader qui se rendant compte de la situation effectue un virage serré de 180° afin d'éviter la zone de contrôle de l'aérodrome. Finalement, le croisement d'autoroutes est identifié et les militaires allemands qui vaquent à leur occupation sur le site NIKE, sont sans doute légèrement surpris par notre passage à très basse altitude.

Après l'attaque et après avoir rassemblé la patrouille, le leader est confronté à un nouveau problème. Nous sommes supposés disposer d'une quantité suffisante de carburant pour rejoindre Florennes à basse altitude. La réalité, du fait de notre petite incursion vers l'est, est légèrement différente. Après 50 minutes de vol à basse altitude, nous avons dépassé la consommation prévue de 700 litres. Le retour est prévu avec 1.200 litres ; nous allons descendre en-dessous des minimas et le leader décide donc de grimper immédiatement à une altitude de 30.000 pieds (10 km) afin d'économiser du carburant. Cette initiative redonne un peu de confort à l'intérieur des trois autres cockpits. Toto avance vigoureusement la manette des gaz vers l'avant et pointe le nez de son Mirage vers un ciel légèrement nuageux. Quelques minutes plus tard, la formation se stabilise à l'altitude prévue à une vitesse de Mach 0.8 (850 km/h), cap direct sur Florennes. Un rapide contact radio du leader avec ses ailiers lui permet de

Florennes te verlaten, en dit omstreeks 10 uur. De volledige stroom van Mirage jager-bommenwerpers en verkenners bestond uit ongeveer 30 vliegtuigen, die alle in een erg samengedrukt schema opstegen. Zij zouden ook alle op hetzelfde moment terugkeren, maar de weersvoorspellingen bleven optimistisch dus de terugkeer van de Mirage-vloot gaf geen reden tot enige ongerustheid. Helaas zou de toenmalige onvoorspelbaarheid van buig weer zowat 90 minuten later heel wat problemen veroorzaken.

Maar eerst en vooral loont het misschien de moeite om verslag uit te brengen over de gebeurtenissen in de formatie van Toto. Vermits de vliegomstandigheden ideaal waren, - geen wolken en een onbepert zicht -, hadden we er allemaal het volste vertrouwen in dat onze equivalente zending zonder haperingen zou worden gevlogen. We vorderden in oostelijke richting in een standaard vliegpatroon. Toto die de formatie van vier leidde, met mezelf op een laterale afstand van ongeveer 1500 meter en met beide vleugelgenoten, de nummers 2 (Jean) en 4 (Tienne), respectievelijk aan Toto's linkerkant en aan mijn rechterkant op 300 meter onder een hoek van 45 graden. Onze radarhoogtemeters waren ingesteld op een hoogte van 150 meter boven het grondniveau en we verplaatsten ons met een snelheid van 750 km per uur. We doorkruisten de Ardennen, overschreden de Duitse grens ten noorden van de stad Luxemburg, vervolgden onze weg over het glooiend terrein en de beboste omgeving van de Eifel en doken in de Rijnvallei, ten westen van Karlsruhe.

Hier kregen we te maken met een eerste klein ongelukkig voorval. Inderdaad, Tienne liet verstaan dat hij tegen een vogel was gebotst. Ik ging even van nabij kijken of er eventueel schade was aan zijn vliegtuig. Gelukkig was de vogel of waren de vogels niet in de luchtinlaten terecht gekomen. Zijn motor bleef soepel draaien en er waren geen alarmerende indicaties af te lezen op zijn stuurhut instrumenten. Toch kon ik vaststellen dat zijn 'adhémar', een kleine horizontale conische beweeglijke as geplaatst aan de linkerkant van de neus om de aanvalshoek van het vliegtuig aan te duiden, bijna volledig was afgerukt en niet meer bruikbaar was. Bovendien had de vogel een opening geslagen, ter grootte van een vuist, in het 'châssis canon' van zijn Mirage, gelegen in het voorste buikgedeelte van het vliegtuig. De aangerichte schade aan het vliegtuig zou geen gevaar betekenen voor het veilig verder zetten van de vlucht. Bij een werkelijke oorlogszending zou de waarschijnlijke hapering van het kanon van 30 mm een ernstige handicap geweest zijn voor Tienne, want het enige zelfverdedigingsmiddel zou onbeschikbaar zijn. Ondertussen zetten wij onze zending verder, zoals ze was gedocumenteerd in de CMF.

We werden verondersteld om weldra het IP te bereiken, de kruising van de autostrades van Heilbronn. Om een onbekende reden passeerde Toto enkele kilometer ten zuiden van het IP en vervolgde zijn weg in oostelijke richting. Na enkele minuten zag ik voor ons wat ik verwachtte. Inderdaad, in mijn CMF en op het terrein doemde recht voor ons op nauwelijks enkele kilometer afstand het immense Amerikaanse Army Aviation vliegveld op van Schwabisch Hall. Zonder aarzeling informeerde ik Toto over de radio om zo vlug mogelijk een scherpe bocht te maken van 180 graden, zodat we de controlezone van het vliegveld konden vermijden en zonder tijdverlies het IP konden bereiken. Mijn suggestie werd gevolgd. De kruising van de autostrades werd nu gemakkelijk herkend en de Duitse militairen, druk bezig in hun dagelijks werk op hun NIKE-site, zullen waarschijnlijk lichtjes verrast geweest zijn toen we over ons equivalent doelwit raasden.

Toen we na het uitvoeren van de gesimuleerde aanval weer alles onder controle hadden, werden we wel geconfronteerd met een belangrijk probleem. Normaal hadden we nog over een comfortabele hoeveelheid brandstof moeten beschikken om weer thuis te geraken. De realiteit van het ogenblik was echter dat we reeds gedurende meer dan 50 minuten op lage hoogte hadden gevlogen en bijgevolg 700 liter meer hadden verbruikt dan oorspronkelijk gepland. Inderdaad, met onze inwendige hoeveelheid brandstof van 3000 liter en met 3400 liter in de twee uitwendige brandstoftanks zouden we op ons gemak kunnen



réaliser qu'il faudra malgré tout atterrir avec un niveau de carburant inférieur au minimum prescrit. On peut espérer que la météo est restée bonne ce qui devrait nous permettre d'économiser du carburant en effectuant une descente visuelle sur le terrain. Arrivés à hauteur de Nattenheim (au nord de la base américaine de Bitburg), il est temps de contacter Belga Radar, le centre de contrôle du trafic aérien militaire de Semmerzaeke qui prend en charge tous les avions militaires survolant le territoire belge.

À l'écoute des communications radios, nous nous rendons compte que le trafic est extrêmement dense. Ce n'est pas fait pour nous rassurer. Nous ne sommes manifestement pas les seuls à rentrer en altitude. Nous reconnaissons par ailleurs des voix familières de collègues d'escadrille. L'analyse de la situation est simple : nous allons devoir attendre notre tour avec comme conséquence encore moins de carburant à l'atterrissage. Autre élément, Jean, mon numéro 2, n'a plus d'émission radio. Il entend manifestement nos appels, mais ne peut plus transmettre. Comme il a annoncé le moins de carburant avant la descente, la procédure standard est d'application. Il volera dans mon aile et nous allons descendre les premiers. Toto et Tienne vont suivre à quelques kilomètres.

Belga est informé de notre situation carburant et nous obtenons une certaine priorité pour entamer la descente. À l'aide de signes conventionnels de la main, j'informe Jean de nos intentions et des changements de configuration. La descente se passe normalement et nous nous retrouvons au-dessous des nuages bien à l'est de Dinant. Jean est dans mon aile droite dans la configuration d'atterrissage. Après le passage de la Meuse, je localise au loin les lampes d'approche de la piste 26 R (right). À hauteur des balises lumineuses de piste, j'informe Jean en pointant mon index vers l'avant, que la piste d'atterrissage se trouve devant lui et qu'il peut se poser. Avec quelque 800 litres de carburant restant, je décide de remettre les gaz et d'atterrir après avoir effectué un circuit raccourci. C'est à ce moment que mon attention est attirée par une masse nuageuse noire, apparemment très dense, qui bloque comme un vrai mur l'espace aérien situé relativement près de la fin de la piste. Cela ne me gêne toutefois pas dans ma manœuvre et je me pose en utilisant mon parachute de freinage.

Je quitte la piste après un freinage standard. Avec cette masse nuageuse en bout de piste, je suis évidemment curieux de savoir où se trouvent à ce moment-ci le leader et Tienne. Ils sont en finale et j'entends à ce moment que Toto ordonne clairement à Tienne de remettre les gaz. Mais Tienne, qui vole apparemment sur les vapeurs de carburant de ses réservoirs décide d'ignorer cette injonction, trop heureux d'avoir une piste devant lui et se pose. Toto effectue à son tour un circuit serré et atterrit. Cette désobéissance apparente de Tienne n'aura aucune conséquence pour l'intéressé vu la suite des événements.

En tout cas, nous sommes tous les quatre heureux de nous trouver au sol en toute sécurité, et il est vrai, tous avec moins de 600 litres au totalisateur carburant. Il nous reste à rentrer au parking des « Aires Nord ». Mais nous ne sommes pas encore au bout de nos peines. La tour de contrôle nous informe d'une attaque aérienne imminente, et nous invite moteur tournant à nous mettre à l'abri derrière les deux hangars de maintenance. Les assaillants, six avions de notre escadrille (!), apparaissent soudainement à basse altitude le long de la piste principale et disparaissent aussitôt dans les nuages sombres et bas, observés quelques instants plus tôt. En quelques secondes, une énorme averse de neige paralyse toutes les activités sur l'aérodrome. Les avions en phase d'atterrissage et les six appareils de l'attaque aérienne reçoivent l'ordre de faire diversion. Nous apprendrons plus tard que nous sommes la dernière formation à avoir pu atterrir au complet à Florennes. En quelques minutes la base est recouverte d'un épais tapis blanc. Dans nos cockpits, nous assistons médusés à ce spectacle en attente d'instructions. Quand finalement l'averse de neige diminue, nous essayons de rejoindre les « Aires Nord » où nous sommes supposés parquer nos appareils. Les lampes de balisage le long des taxitracks nous permettent un tant soit peu de nous guider. De plus, le revêtement est plutôt glissant mais les mini-stops avec leur

landes met de vereiste minimale hoeveelheid brandstof van 1200 liter, en dit terwijl we de volledige zending op lage hoogte zouden vliegen. Het enige initiatief om in de vier cockpits weer wat rust te brengen, was onmiddellijk opklommen naar een hoogte van 30.000 voet (10 kilometer) waar het brandstofverbruik van onze gulzige Mirages wat lager was. Toto bewoog daarom zijn throttle zonder aarzeling in de voorste positie, richtte zijn neus opwaarts naar de lichtbewolkte lucht en enkele minuten later begaven we ons met een snelheid van Mach 0,8 (850 km per uur) in een rechte lijn richting Florennes. Een vlugge berekening maakte wel duidelijk dat niemand van ons met de voorgeschreven minimale hoeveelheid brandstof zou landen. Maar in de hoop dat het weer tijdens onze terugkeer wat zou meevallen, zouden we opnieuw wat tijd en wat brandstof kunnen uitsparen indien we op zicht zouden kunnen dalen. Toen we ter hoogte van het knooppunt van luchtwegen van Nattenheim passeerden, werd het tijd om Belga Radar op te roepen, het militair luchtverkeerscentrum van Semmerzaeke dat alle militair luchtverkeer bijstaat dat boven het Belgische grondgebied vliegt.

Toen we echter hoorden wat er allemaal werd verteld op Belga Radar, waren we niet echt op ons gemak. Eerst en vooral was er heel veel radioverkeer. Dat was een aanduiding dat heel wat vliegtuigen op grote hoogte terugkeerden. Bovendien herkenden we heel wat stemmen van onze smaldeelcollega's. De inschatting van de toestand was dat om een veilige verkeersstroom naar onze thuisbasis mogelijk te maken we zeker wat vertraging zouden oplopen met als resultaat minder brandstof in onze reservoirs, die werkelijk aan 't opdrogen waren. Ten tweede hadden we geen radiocontact meer met Jean. Het was duidelijk dat hij de radio-oproepen ontving maar zelf geen bericht kon uitzenden. Vermits hij de laagste brandstofreserve had, volgden we de normale procedure. Hij positioneerde zich aan mijn rechtervleugel en wij zouden als eersten de daling inzetten. Toto en Tienne zouden enkele kilometer achter ons volgen.

Vermits we Belga informeerden over onze precare brandstoftoestand, kregen we enige prioriteit om de daling te starten. Met handsignalen informeerde ik Jean van onze bedoelingen en van de veranderingen van configuratie. De daling verliep zeer rustig en we kwamen onder de wolken uit op enige afstand ten oosten van Dinant. Met Jean aan mijn rechtervleugel in de landingsconfiguratie zag ik de startbaanverlichting van 26 R juist na het kruisen van de Maas. Net voor de startbaan maakte ik Jean duidelijk, door mijn wijsvinger voorwaarts te richten, dat de startbaan zich recht voor hem bevond en dat hij kon landen. Met nog ongeveer 800 liter besloot ik om door te starten en te landen na het uitvoeren van een close circuit. Op dat moment werd mijn aandacht getrokken door een zwarte schijnbaar dichte luchtmassa die als een muur het luchtruim blokkeerde, gelegen heel dicht bij het einde van de startbaan. Deze situatie bezorgde mij echter geen nadeel. Ik landde, trok mijn remvalscherp uit en reed de taxibaan op na een normale remprocedure. Ik was natuurlijk benieuwd waar Tienne en Toto zich op dat ogenblik bevonden. Op de radio hoorde ik duidelijk dat deze laatste aankondigde dat hij een doorstart zou maken met beide Mirages terwijl Tienne, die schijnbaar vloog op de dampen in zijn brandstoftank, besloot om te landen omdat hij een beschikbare startbaan voor hem had liggen en hij zich om zijn gemak voelde om zo te handelen. Deze schijnbare ongehoorzaamheid van Tienne was geen aanleiding voor enige opwinding nadien, gezien de opeenvolgende gebeurtenissen tijdens en na onze zending.

In elk geval waren we allemaal tevreden dat we alle vier veilig op de grond stonden, weliswaar met minder dan 600 liter op de brandstofteller. We reden vervolgens naar onze parkeerplaatsen. Maar het zou nog een hele tijd duren voor we onze motoren zouden kunnen afzetten. Inderdaad, in eerste instantie moesten we dekking zoeken voor een nakende luchtaanval, aangekondigd door de controletoren. We besloten om onze vliegtuigen tijdelijk te parkeren met draaiende motoren in de nabijheid van de twee onderhoudsloodsen. De aanvallers, 6 vliegtuigen van ons smaldeel, doemden plotseling op uit het niets maar verdwenen even onverwachts in de eerder geobserveerde donkere lage wolken, die nu de rand van het vliegveld hadden bereikt. Vanaf



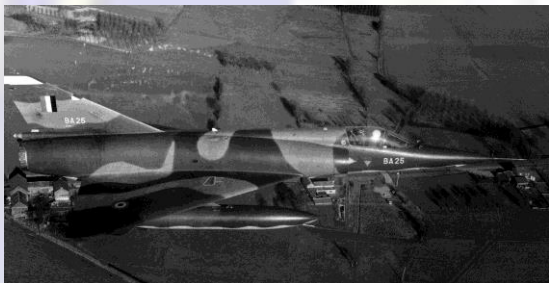
action de freinage intermittent nous permettent de rester sur les surfaces dures.

Au moment de garer mon BA-03 dans la baie qui lui a été attribuée, quelle n'est pas ma surprise de découvrir devant moi un autre Mirage en sens inverse... Pour l'un et l'autre, position inconfortable s'il en est ! Nous profitons de l'entrée d'un parking pour nous croiser avec à peine quelques centimètres entre nos ailes. Je découvrirai par la suite qu'il s'agit de Mich Mandl, le leader d'une section qui a réussi à rentrer à la base quelques minutes avant nous. Il n'a pu rejoindre son parking à cause de l'enneigement et est parti à la recherche d'une nouvelle aire de stationnement.

Deux heures trente après avoir quitté le parking, nos crew-chiefs sont tout heureux de nous voir revenir. Quant à nous, bien que soulagés de pouvoir finalement rejoindre notre bunker d'escadrille, nous ressentons un certain malaise car nous savons qu'en vol, des collègues sont certainement en difficulté. Ce malaise devient forte tension lorsque l'Ops nous annonce que la majorité des aérodromes belges sont fermés à cause des abondantes chutes de neige et qu'il est sans nouvelles de la moitié des appareils de l'escadrille, soit neuf Mirage. Ces nouvelles alarmantes nous font prendre conscience que manquer d'information sur neuf de nos meilleurs amis pendant un exercice, qui simule les conditions de guerre, peut ne pas être de la fiction. Heureusement, après de longues minutes vécues avec cette crainte du drame, des nouvelles rassurantes arrivent petit à petit à l'escadrille.

Les uns après les autres, les pilotes prennent contact avec l'Ops et l'informent qu'ils ont pu se poser - qui à Beauvechain, à Bierset voir Kleine-Brogel - dans des conditions météorologiques plus que limites et pas toujours selon les procédures en usage... Marnix Brees, avec un Mirage à court de carburant, a délibérément décidé de se poser à contre trafic à Beauvechain...

Malheureusement pour deux de nos amis la situation est plus dramatique. Robert « Duc » Ducat et Guy Fonteyne son ailier, faisaient partie des six avions ayant effectué l'attaque de notre aérodrome. En bout de piste, la section a disparu dans le rouleau de neige qui s'est abattu sur la base. Comme leader de la formation, Duc a suivi les instructions du contrôle... plus que débordé faut-il le préciser, avec Guy dans son aile. Finalement, la formation est déroutée après pas mal de péripéties vers la base US de Bitburg, situé en Allemagne à quelque 100 km au sud-est de Florennes. En vue de la piste, Guy tombe en panne de carburant et est obligé d'utiliser son siège éjectable Martin Baker. Le premier Mirage belge, immatriculé BA-25, s'écrase alors dans un champ à quelque trois kilomètres de la piste. Après avoir été récupéré par les services de secours américains et allemands, Guy parviendra à téléphoner à l'escadrille pour donner de ses nouvelles. Il est en bonnes conditions, mais souffre de quelques blessures légères au dos.



dat ogenblik vielen alle activiteiten van een vliegbasis tijdens een TACEVAL stil door het verlamdend effect van een geweldige sneeuwbuï. Iedereen zocht dekking. Alle vliegtuigen die op het punt stonden te landen, werden de opdracht gegeven elders te landen. Nadien vernamen we dat wij de laatste volledige formatie waren die het geluk had van te kunnen landen in Florennes na een vlucht van 1.30 uur. In ieder geval, binnen enkele minuten was het hele vliegveld van Florennes bedekt met een wit tapijt dat elke beweging van vliegtuigen tot een riskant gebeuren maakte. Toen het eindelijk stopte met sneeuwen, zetten we het laatste deel van onze zending verder namelijk het terugvinden van onze parkeerplaats in het witte landschap. Gelukkig gaf de verlichting langs de rijbanen ons een zekere vorm van vertrouwen en ook waardevolle informatie waar zich de grens bevond tussen asfalt en gras. Bovendien was de oppervlakte tamelijk glad maar de mini-stops met hun pulserende remwerking hield iedereen op de verharde oppervlaktes. De ABS, dat we tegenwoordig in al onze auto's terugvinden, was een geweldig hulpmiddel want een Mirage besturen, zonder neuswielsturing, door alternatief te remmen op de twee hoofdwielen, en in het bijzonder op glibberig terrein, was niet altijd eenvoudig.

Vooraleer ik mijn BA 03 op de geplande locatie kon parkeren, kreeg ik te maken met de laatste verrassing van de dag. Na het kruisen van de burgerweg Florennes-Corenne, juist na de scherpe dalende bocht van de rijbaan, kwam een Mirage die net zijn parkeerplaats gemist had uit tegenovergestelde richting aangereden. We slaagden erin om mekaar te kruisen met enkele centimeter tussen onze vleugeltippen in de ondergesneeuwde omgeving van 'les Aires Nord' ter hoogte van de ingang van een parkeerplaats.

Ongeveer 2.30 u nadat we onze parkeerplaatsen hadden verlaten, waren onze ongeduldige crew-chiefs gelukkig om ons terug te zien. Wij van onze kant waren ook zeer opgelucht dat we eindelijk konden schuilen in onze smaldeelbunker. Hier stelden we een zekere spanning vast en in het bijzonder wanneer de OPS ons na enige tijd informeerde dat alle vliegactiviteiten waren opgeschort, dat de meeste Belgische vliegvelden waren gesloten omwille van de hevige sneeuwval en dat we geen spoor hadden van negen van onze smaldeelpiloten. Dit was alarmerend nieuws en het gaf ons het gevoel dat negen van onze beste vrienden moeten missen tijdens een oefening, die oorlogsomstandigheden simuleerde, alleen maar fictie kon zijn. Maar het duurde vele lange minuten vooraleer de onrust eindelijk werd omgezet in geruststellend nieuws. Inderdaad, één na één verzekerden ons de piloten die elders waren geland, heel vaak in uitzonderlijk moeilijke weersomstandigheden met bijna geen brandstof op overschot, dat ze veilig op de grond stonden.

Helaas was voor twee van onze vrienden, die de gesimuleerde aanval uitvoerden met zes vliegtuigen en allen verdwenen in de sneeuwbuï, de toestand min of meer dramatisch. Duc als leider en Guy als zijn vleugelgenoot slaagden erin om samen te blijven in gesloten formatie. Toen ze in de eindfase waren voor een landing op het uitwijkvliegveld van Bitburg, gelegen in Duitsland op zowat 100 km ten zuidoosten van Florennes, viel Guy zonder brandstof en moest gebruik maken van zijn Martin Baker-schietstoel. De eerste Belgische Mirage met staartnummer BA 25 crashte in de omgeving van Bitburg in een open veld. Guy telefoneerde ons na een poos vanuit het hospitaal met de mededeling dat hij het goed maakte maar alleen last had van lichte kwetsuren aan de rug.

BA 25





Quant à Duc, il a à peine quelques litres de carburant de plus que son ailier. Le moteur du BA-28 s'arrête juste au moment de survoler le début de piste. Pour éviter le crash, Duc redresse l'avion qui se trouve en léger virage. Il touche la piste, mais ne peut empêcher que l'appareil termine sa course dans l'herbe. L'avion subit uniquement de légers dégâts. Deux jours plus tard, l'appareil reviendra atterrir à Florennes.



BA 28

Duc bereikt het vliegveld van Bitburg maar enkele honderden meters voor de startbaan valt ook de motor van zijn vliegtuig, de BA 28, stil en de landing zonder draaiende motor eindigt in het gras. Het vliegtuig was enkel licht beschadigd en landde twee dagen later op zijn thuisbasis.



Pour nous, le scénario TACEVAL est terminé. Les deux jours suivants, par le largage de bombes d'exercice, le tir de roquettes et du canon de 30 mm au champ de tir de Pampa Range tout près de Helchteren, nous démontrons à l'équipe TACEVAL, que la 2<sup>e</sup> Escadrille est réellement opérationnelle. La 42<sup>e</sup> Escadrille obtient également sa première qualification opérationnelle sur la version recce du Mirage.

Le 29 mars 1972, les averses de neige de la veille et les conséquences malheureuses pour la Force Aérienne belge de la perte de son premier Mirage, sont le point de mire de tous les journaux belges. Dans son rapport, l'équipe du TACEVAL accorde au 2<sup>e</sup> Wing de Florennes une note d'appréciation que l'unité et son personnel ont bien méritée. Dans son rapport final, la commission d'enquête de la Force Aérienne, qui a examiné les circonstances et les causes de ce crash d'avion, est beaucoup moins élogieuse. Pas mal d'anomalies sont identifiées, plus particulièrement dans le domaine de la prévision météorologique, des capacités de diversion d'avions en détresse et de la supervision des vols.

Et pour conclure, je ne sais vraiment pas pourquoi ce vol du 28 mars 1972 m'a tellement marqué... Manifestement, tous les pilotes (enfin presque) ayant volé ce jour-là, ont eu pas mal de chance.

Dré Jansens

Voor ons was het oefengedeelte van de TACEVAL voorbij. De volgende twee dagen demonstreerden we voor het TACEVAL team, door oefenbommetjes af te werpen en raketten en ons kanon van 30 mm af te vuren op het schietveld van Pampa gelegen in Helchteren, dat het 2<sup>de</sup> smaldeel werkelijk operationeel klaar was. Ook bekwam het 42<sup>ste</sup> smaldeel zijn eerste standaard operationele kwalificatie op hun verkenningversie van de Mirage.

Op 29 maart 1972 schonken alle Belgische dagbladen heel wat aandacht aan de sneeuwbuien van de dag voordien met bijna catastrofale gevolgen voor de Belgische Luchtmacht die op die dag zijn eerste Mirage verloor. Het TACEVAL-team gaf de 2<sup>de</sup> Wing van Florennes in haar verslag het waarderingscijfer die de eenheid en zijn personeel werkelijk verdiende. De onderzoekscommissie van de Belgische Luchtmacht die de omstandigheden en de oorzaken van de vliegtuigcrash onderzocht, had in zijn verslag niet zoveel ophemelende woorden te vermelden. Heel wat tekortkomingen werden vermeld en meer bepaald in het domein van weersvoorspelling, uitwijkcapaciteiten voor vliegtuigen in nood en supervisie van het vliegen.

En om te besluiten, ik heb helemaal geen verklaring waarom de vlucht van 28 maart 1972 zo levendig aanwezig blijft in mijn geheugen. Wat onmiskenbaar juist is, is de vaststelling dat alle piloten, die op die dag vlogen heel wat geluk hebben gehad.

Dré Jansens



Newsletter by Pierre CORNUT, Luc MERCIER and Jan VINGERHOETS  
Photographs via L. Mercier ( & Wiki-Mirage), C. Borsu, www.sg-etuo.de

Communications, questions, comments, job description ? E-mail us to [srt@mirage5.be](mailto:srt@mirage5.be) or call 00-32-(0)4-370.19.87

[www.mirage5.be](http://www.mirage5.be)

Join Us - Historical Brochure - Membership Roll - Previous Newsletters - Links - Photo Gallery  
Board of Directors - Bureau Members - Articles of Association - History - 106 Belgian Mirage 5