



Srt MPA
srt@mirage5.be
04/370.19.87

Mot du président / Woord van de voorzitter

Chers membres de la MPA,

Je voudrais tout d'abord vous faire part de l'aboutissement d'un projet initié il y a quelque temps déjà: la signature d'une convention entre le Musée Royal de l'Armée et la MPA. Cette convention nous donne accès aux documents relatifs au Mirage dont dispose le Musée, et permettra sans nul doute d'enrichir la data base que nos membres peuvent consulter sur le "Wiki Mirage".

Mes remerciements vont bien évidemment à Monsieur Dominique Hanson, Directeur Général du MRA, mais également à notre secrétaire, Luc Mercier, qui a déjà commencé à exploiter ce nouveau filon!

Vous verrez dans cette newsletter les activités que nous proposerons à nos membres.

Le Base Co du 2 WTac, le Colonel Aviateur BEM Ir Thierry Dupont, nous a donné son accord pour que le Delta Meet 2015 soit organisé sur la base de Florennes.

Cet événement aura pour but de célébrer le 45^{ème} anniversaire de la mise en service du Mirage à la Force Aérienne, et le 15^{ème} anniversaire de la création de la MPA.

Ce sera une excellente occasion de se retrouver entre Anciens pour évoquer ensemble nos souvenirs de cette époque mémorable. Nous espérons vous y voir nombreux!

Dans un avenir plus proche, je vous rappelle que nous vous convions à participer à nos "Open Tables" à Hoegaarden, et la prochaine aura lieu le jeudi 20 mars 2014.

Au plaisir de vous y rencontrer!

Michel AUDRIT

Beste leden van de MPA,

In de eerste plaats wil ik jullie op de hoogte brengen van de goede afloop van een project dat reeds enige tijd geleden opgestart was: de ondertekening van een conventie tussen het Koninklijk Leger Museum en de MPA. Hiermee hebben we toegang tot alle Mirage documenten van het museum, wat ons zeker zal toelaten de database, die onze leden op de Wiki Mirage kunnen raadplegen, te verrijken.

Mijn dank gaat dus zeker uit naar de heer Dominique Hanson, Algemeen Directeur van het KLM, maar ook naar onze secretaris, Luc Mercier, die reeds begonnen is met de ontginning van deze nieuwe informatiebron!

In deze nieuwsbrief krijgen jullie een overzicht van de activiteiten die we aan onze leden voorstellen.

De Base Co van de 2 WTac, Kolonel Vlieger SBH Ir Thierry Dupont, gaat ermee akkoord om de Delta Meet 2015 op de basis Florennes te laten plaatsvinden.

Op deze bijeenkomst willen we de 45^{ste} verjaardag vieren van de ingebruikneming van de Mirage in de Luchtmacht en ook de 15^{de} verjaardag van de oprichting van de MPA.

Het wordt een uitstekende gelegenheid om onder oudgedienden herinneringen op te halen aan deze gedenkwaardige tijd. We hopen op uw talrijke aanwezigheid!

Laat mij u er ook aan herinneren dat we jullie in een meer nabije toekomst verwachten op onze "Open Tables" in Hoegaarden, waarvan de volgende editie doorgaat op 20 maart 2014.

Het zou me veel genoegen doen u daar te ontmoeten!

Michel AUDRIT



Open Table 20 / 03 / 2014

De volgende vergadering van het Dagelijks Bestuur gaat door in Hoegaarden op donderdag 20 maart 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 13 maart 2014.

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

MPA Secretariaat : srt@mirage5.be of 04/370.19.87

Le prochain Bureau de l'association se tiendra à Hoegaarden le jeudi 20 mars 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 13 mars 2014.

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

Secrétariat MPA : srt@mirage5.be ou 04/370.19.87



Wiki-Mirage - INFO

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

Accès réservé aux membres en ordre de cotisation.

Toegang beperkt tot leden die in orde zijn met hun bijdrage.



LAST CALL !!! HERINNERING Lidgeld / RAPPEL Cotisation

Beste Miragisten en sympathisanten,

Vergeet niet dat het lidgeld betaald moet zijn om van de aangeboden voordelen te kunnen genieten en om het paswoord te verkrijgen voor het private gedeelte van de website en van onze Wiki Mirage.

De MPA stelt u een keuze voor tussen 3 jaarlijkse ledenbijdragen:

- de "Golden Card" aan € 100 met 50% vermindering voor 2 personen bij MPA special social events en 50 % vermindering bij aankoop van MPA producten (boeken, Dvd's, ...)
- de "Silver Card" aan € 60 met 25% vermindering voor 2 personen bij MPA special social events en 25 % vermindering bij aankoop van MPA producten
- de "Bronze Card" aan € 20: standaard lidgeld

IBAN : BE28 9796 3610 8120

BIC : ARSPBE22

Cis AERTS, Schatbewaarder MPA.

Onze website www.mirage5.be

Ons e-mailadres : srt@mirage5.be

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

Sit. 14 Feb 2014

GOLD

Aerts C., Cornut P., De Munter C., Kaisin JC., Sparenberg JP., Vingerhoets J.

SILVER

Body M., Cabolet Y., Furst P., Raymakers M, Verhegghen R.

BRONZE

Audrit M., Baudoux D., Bertram A., Bibot C., Brijs P., Burniat F., Buzzi W., Colette M., Cornelissens L., Dams L., De Naeyer P., De Petter M., De Wael JJ., Declerck F., Decock JP., Defourny E., Dekeukelaere H., Demortier P., Desmet P., Dewasme H., Dupont JM., Fobelets L., Fontaine T., Gielis A., Goossens C., Hermand JP., Hody MJ., Jacquemart JM., Janse J., Jansens A., Jardon A., Kellens E., Kortleven F., Lamborelle F., Leleux A., Lequeux D., Ligot JM., Loïcq D., Luyckx R., Mabeyt F., Martin JL., Mercier L., Mullender R., Mullenders G., Nemry S., Neyrinck G., Paessens P., Pattyn M., Peeters R., Perrad A., Pil J., Poier MP., Renard A., Renard D., Resimont A., Rihon C., Rorive P., Scruel JP., Sibille D., Smeets P., Suls A., Troussart M., Van de Berghe JP., Van Dijk S., Van Twembeke JM., Van Wymeersch F., Vranckx W., Wisbecq J, Wolfs M.

Chers Miragistes et sympathisants,

N'oubliez-pas que la cotisation doit être payée afin de pouvoir profiter des avantages offerts et d'obtenir le mot de passe pour accéder à la partie privée du site et du Wiki Mirage.

La MPA vous propose le choix entre 3 cotisations annuelles:

- la "Golden Card" à 100€ incluant 50% de réduction aux MPA special social events pour 2 personnes et 50% de réduction lors d'achats de produits MPA (DVD, livres,...)
- la "Silver Card" à 60€ incluant 25% de réduction aux MPA special social events pour 2 personnes et 25% de réduction lors d'achats de produits MPA
- la "Bronze Card" à 20€: cotisation standard

IBAN : BE28 9796 3610 8120

BIC : ARSPBE22

Cis AERTS, Trésorier MPA.

Notre site www.mirage5.be

Notre adresse courriel : srt@mirage5.be

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

2015 Delta Meet



Le Bureau de la MPA organisera un Delta Meet en 2015 à l'occasion du 45^{ème} anniversaire du Mirage V belge et des 15 ans d'existence de la MPA.

Celui-ci aura lieu en principe le vendredi 19 juin 2015 (alternat 12 juin) à Florennes. Programme à partir de 10h30: accueil – briefing – repas (buffet) – visite – démos (?) – verre de l'amitié.

Toute suggestion sera toujours la bienvenue et pourra être transmise au secrétariat : srt@mirage5.be ou 04/370.19.87

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

Deze zal waarschijnlijk doorgaan op vrijdag 19 juni 2015 (alternat 12 juni) in Florennes. Programma vanaf 10u30: ontvangst – briefing – maaltijd (buffet) – bezoek - demo's (?) – gezellig samenzijn.

Suggesties zijn nog altijd welkom en kunnen meegedeeld worden aan het secretariaat : srt@mirage5.be of 04/370.19.87

White Bison



Het White-Bison museum in een nieuw kleedje.

Het museum van de militaire basis van Bierset is ingehuldigd, of beter her-ingehuldigd, op 19 december laatstleden. 20 jaar na zijn oprichting bezet de 'fraternelle des anciens du 3WTac' vanaf nu het volledige vroegere stafgebouw van de zone Noord. Ingang via het rechtse gedeelte van het wachtlokaal, in de rest van de zone Noord ligt het vluchtelingenkamp van het Rode Kruis.

Na de inleidende toespraak van Voorzitter Dany Grégoire heeft de viceburgemeester van Grâce-Hollogne, Maurice Mottard, het driekleurige lint doorgeknipt. De traditionele vriendschapsdrank bracht nadien de vele genodigden samen die het geleverde werk konden bewonderen.



Een twintigtal zalen is door de vrijwilligers van de vereniging rijkelijk versierd en ingericht en stelt met verschillende thema's de militaire basis van Bierset voor over de volledige periode van 1914 tot 2010.

Het museum is geopend op donderdag van 10u00 tot 16u00 en ook op de eerste zondag van de maand van 10u00 tot 12u00. De toegang is gratis. Groepsbezoeken kunnen ook georganiseerd worden mits aanvraag bij Dany Grégoire op 04/265.32.41 of gregoiredany@yahoo.fr

Luc Mercier

Le musée du White-Bison fait peau neuve.

Le musée de la base militaire de Bierset a été inauguré ou plutôt ré-inauguré le 19 décembre dernier. Vingt années après sa création, la fraternelle des anciens du 3WTac occupe désormais l'entièreté de l'ancien état-major dans les aires Nord. L'accès se fait par la partie droite du corps de garde, le reste des aires Nord étant occupé par le camp de réfugiés de la Croix-Rouge.

Après le discours introductif du Président Dany Grégoire, le député-bourgmestre de Grâce-Hollogne Maurice Mottard a procédé à la découpe du ruban tricolore. Le traditionnel verre de l'amitié a ensuite réuni les nombreux invités qui ont pu apprécier le travail effectué.



Une vingtaine de salles richement décorées et aménagées par les bénévoles de l'association présente la base militaire de Bierset suivant différents thèmes couvrant toutes les époques de 1914 à 2010.

Le musée est ouvert le jeudi de 10h00 à 16h00 ainsi que le premier dimanche du mois de 10h00 à 12h00. Son accès est gratuit. Des visites de groupe peuvent être organisées sur demande auprès de Dany Grégoire au 04/265.32.41 ou gregoiredany@yahoo.fr

Luc Mercier

Activités futures / Toekomstige activiteiten

Une formule de participation des membres de la MPA au meeting de la KB, qui aura lieu du 12 au 14 septembre 2014, est envisagée avec le 10 WTac.

Une Party BA17 aura lieu à Saffraanberg probablement le jeudi 5 juin 2014. Il y aura à boire et à manger. Nous vous tiendrons au courant.

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

Een deelnemingsformule voor MPA leden aan de meeting in KB, die plaatsvindt van 12 tot 14 september 2014, wordt in het vooruitzicht gesteld met 10 WTac.

Een BA17 Party zal waarschijnlijk op donderdag 5 juni 2014 plaatsvinden in Saffraanberg. Er wordt een drankje en een hapje voorzien. We houden u op de hoogte.

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

Conventie KLM - MPA / Convention MRA - MPA

In december 2013 werd de Conventie van de MPA met het KLM (Koninklijk Leger Museum) ondertekend.

De MPA kan dus de in het museum beschikbare Mirage documenten scannen voor verwerking in de Wiki-Mirage. Het museum krijgt in ruil een werkbare back-up versie van de reeds beschikbare gegevens van de Wiki-Mirage.

Een eerste contact van Luc Mercier en Jan Vingerhoets met de verantwoordelijken van het museum vond plaats op 24 januari 2014. Na een kennismaking en het maken van de nodige afspraken werden de eerste documenten reeds overhandigd voor verwerking.

Bij elk volgend contact zal Luc Mercier de back-up Harddisk aan het museum overhandigen, hiervoor worden 2 bijkomende HD aangekocht om altijd de meest recente back-up beschikbaar te hebben.

La Convention entre la MPA et le MRA (Musée Royal des Armées) a été signée en décembre 2013.

La MPA peut à présent "scanner" les documents Mirage conservés au MRA afin de les exploiter dans le Wiki-Mirage. En échange, le Musée recevra une copie des données déjà disponibles dans notre Wiki-Mirage.

Un premier contact a été pris le 24 janvier 2014 entre Luc Mercier et Jan Vingerhoets et les responsables du MRA. Après les présentations et quelques mises au point préliminaires , les premiers documents Mirage du MRA leur ont été confiés pour exploitation.

Lors de chaque contact, Luc Mercier remettra au Musée une copie Hard Disc (HD) des travaux de digitalisation MPA. A cet effet, 2 HD supplémentaires seront achetés afin de conserver en permanence au MRA la copie la plus récente possible.



Taceval 1972 (# 2)

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 (newsletter 03, 2013)

Phil Dambly et Guy Fontaine (cette newsletter)

Marnix Brees et Charles de Fabribeckers (prochaine newsletter).



Phil Dambly était là aussi ce jour fatal... (28 mars 1972)

Voici son récit :

« Je faisais partie de la formation (six avions) de Robert Ducat (Duc). Si mes souvenirs sont exacts, il y avait une section de quatre avec Duc comme leader et moi leader d'une paire, Mike Reizer devant être mon ailier. On avait un objectif en Allemagne.

En partant aux avions, quelqu'un (l'Ops ?) vient nous trouver dans la camionnette et demande qu'on fasse une attaque d'aérodrome de Florennes au retour. Tout se passe bien jusqu'au retour à la base. Il fait beau, mais un énorme cumulonimbus est sur la zone de Florennes ville et la partie nord-ouest de la base. Nous effectuons comme demandé l'attaque de la base en formation relâchée. La première paire (Ducat et Guy) tourne vers la droite et je les perds de vue. Personnellement, je tourne vers le sud et passe au-dessus de Philippeville. Puis très rapidement, la météo se dégrade. Florennes passe « Black », donc interdiction d'atterrir.

Il faut prendre action. J'ai le choix d'aller vers Bitburg où il fait beau - nous en venons –mais je choisis d'aller vers le nord où il y a beaucoup plus d'aérodromes et donc de diversions. Je passe la Meuse vers Hastière puis je mets le cap au nord en direction de St-Trond. Liège-Bierset est une autre possibilité. Près de Namur, c'est déjà l'enfer : neige, plafond bas, visibilité mauvaise. Je passe au vol aux instruments. C'est là que je constate que mon ailier n'est plus à mes côtés. Je ne me souviens pas qu'il ait annoncé m'avoir perdu. Les communications passent rapidement sur le mode «panic» : Belga Radar et les tours de contrôle). Belga ne répond plus aux appels et se limite à annoncer la fermeture des aérodromes. Aucun autre renseignement ne nous parvient. Là, je me rends compte que je suis mal pris, et que personne ne viendra à mon aide. Il est temps d'agir..

St Trond est passé « Black » et ne peut donc plus m'accueillir. Je vise donc Bierset qui passé également « Black ». Je poursuis toujours en condition IMC, à une altitude de 2.000 pieds, vers

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 (newsletter 03, 2013)

Phil Dambly en Guy Fontaine (deze newsletter)

Marnix Brees en Charles de Fabribeckers (volgende newsletter).



Phil Dambly was er ook bij die fatale dag ... (28 maart 1972)

Hierbij zijn verhaal:

“Ik maakte deel uit van de formatie (zes vliegtuigen) van Robert Ducat (Duc). Als ik me nog goed herinner was er een sectie van vier met Duc als leader en ik als leader van een pair. Mike Reizer moet mijn wingman geweest zijn. Ons doel lag in Duitsland.

Terwijl we op weg waren naar de vliegtuigen komt er iemand (de Ops?) in het busje vertellen dat we bij de terugkeer in Florennes een aanval op lage hoogte op de basis moesten uitvoeren. Alles verloopt goed tot aan de terugkeer op de basis. Het weer is goed maar boven de stad Florennes en het noordwestelijke deel van de basis, hangt er een enorme cumulonimbus. Zoals gevraagd doen we de aanval van de basis in losse formatie. Het eerste paar (Ducat en Guy) draait naar rechts en ik verlies ze uit het oog. Ik draai naar het zuiden en vlieg boven Philippeville. Dan wordt het weer plots heel slecht. Florennes wordt 'Black' en gaat dus dicht.

Ik moet iets ondernemen. Ik kan naar Bitburg gaan (waar we vandaan komen) waar het goed weer is, maar ik kies ervoor om naar het noorden te vliegen waar er veel meer vliegvelden en dus uitwijkmogelijkheden zijn. Ik passeer de Maas ter hoogte van Hastière en zet koers noord richting St. Truiden. Luik-Bierset is een andere mogelijkheid. In de buurt van Namen is het verschrikkelijk: sneeuw, laag plafond, slecht zicht. Ik ga over op instrumentvliegen. Daar stel ik vast dat mijn wingman niet meer aan mijn vleugel hangt. Ik herinner me niet dat hij gezegd heeft dat hij me uit het oog is verloren. De radiocommunicaties gaan snel over op 'panic mode': Belga Radar en alle controletorens. Belga beantwoordt geen oproepen meer en beperkt zich tot de melding dat de vliegvelden dicht zijn. We krijgen geen enkele andere informatie. Ik kom tot de vaststelling dat ik er niet goed voor sta, dat niemand me zal helpen. Het is tijd om tot actie over te gaan.

St Truiden wordt 'Black' en kan me dus niet ontvangen. Ik denk aan Bierset maar die worden ook 'Black'. Ik vlieg voort in IMC op

Kleine Brogel. En approchant de l'aérodrome, je descends lentement et je les appelle sur la fréquence de la tour. Je ne reçois pas de réponse. Finalement je sors de la couche nuageuse et découvre la piste devant moi. J'ai l'intention de passer devant la tour lorsque subitement, je croise un F-104 au décollage. Petit moment de panique... Je me positionne pour l'autre piste, la bonne cette fois. C'est à ce moment que je vois un autre Mirage sortir des nuages et venir se placer à mes six heures. J'entends qu'il s'agit de Jojo Belot qui faisait lui aussi partie de notre formation. Nous nous posons l'un et l'autre avec encore très, très peu de carburant... »

Phil Dambly



(VTB Magazine N° 2 – 2013)

Nous poursuivons la série des articles consacrés à cette « mémorable » journée du 28 mars 1972 où la Force Aérienne perd son premier Mirage, par un témoignage important... celui de Guy Fonteyne. Il est le premier concerné, puisqu'il se trouve à bord du BA25 quand l'avion « flame out » à court de carburant et qu'il est obligé de s'éjecter à quelques kilomètres d'une piste qu'il espérait bien atteindre.

Nous remercions Guy d'avoir bien voulu replonger dans ses souvenirs et nous relater cette aventure peu banale.

(...)

Éjection du S/Lt Guy Fonteyne du Mirage 5 - BA 25, le 28 mars 1972

Ayant terminé sa conversion sur Mirage 5, en remplacement du Thunderstreak F-84F, la base du 2^e Wing de Florennes est évaluée le 27 mars 1972, dans le cadre du premier « Taceval OTAN » sur ce type d'avion.

Le deuxième jour de l'exercice, les deux escadrilles de la base, la 2^e et la 42^e Escadrille, reçoivent l'ordre du team OTAN d'effectuer un « general scramble ». Les avions décollent en un minimum de temps, soit plus ou moins 30 à 40 minutes.

Je fais partie d'une section de six avions, « call sign 581 », composée du leader Bob Ducat, n°2 - moi-même, n°3 - Jojo Belot, n°4 - Luc Van den Haute, n°5 - Phil Dambly et n°6 - Mike Reizer.

Notre mission consiste en l'attaque d'un objectif au sol dans l'est de l'Allemagne. Tout se déroule normalement. Je n'ai pas de souvenirs particuliers de cette partie du vol. Avant le départ, nous avons reçu comme instruction du team d'évaluation de simuler au retour une attaque de notre base afin d'évaluer les différentes réactions des équipes de défense aérienne et du personnel au sol. L'attaque s'effectue dans l'axe de la piste... sur un cap 270. Je vole en position « attack » sur mon leader et il me semble que la météo est satisfaisante pour effectuer cette manœuvre. Notre réserve carburant est suffisante, environ 1.200 litres, pour entamer ensuite la procédure d'atterrissage. Donc, « no sweat ». En fin d'attaque, en bout de piste, nous entrons dans une masse nuageuse et de neige très compacte. J'ai juste le temps de sauter dans l'aile de mon leader. Nous grimpons vers les 2.500/3.000 pieds. Les autres membres de la formation n'ont pas

une hauteur de 2.000 pieds, direction Kleine Brogel. Bij de nadering van het vliegveld begin ik zachtjes te dalen en roep ik hen op op de torenfrequentie. Ik krijg geen antwoord. Ik kom uiteindelijk onder de wolken uit en zie de baan voor me. Ik wil voor de toren passeren als ik plots een opstijgende F-104 kruis. Een klein paniekmoment ... Ik kies de andere baan, de goede deze keer. Op dat moment zie ik een andere Mirage uit de wolken komen en achter mij plaats nemen. Ik hoor dat het Jojo Belot is, die ook deel uitmaakte van onze formatie. Een na een landen we, met heel erg weinig brandstof

Phil Dambly

(VTB Magazine N° 2 – 2013)

We beëindigen deze serie over de 'memorable' 28ste maart 1972, de dag waarop de Luchtmacht zijn eerste Mirage verliest met een belangrijke getuigenis ... deze van Guy Fonteyne. Hij is de belangrijkste betrokkene want hij bevindt zich aan boord van de BA25 wanneer zijn vliegtuig 'flame out' door brandstofgebrek en hij zich moet uitschieten op enkele km van een baan die hij gehoopt had te bereiken.

We danken Guy dat hij in zijn geheugen is willen duiken om ons dat weinig alledaagse avontuur te vertellen.

(...)

Bail out van Olt Guy Fontaine uit Mirage 5 – BA 25, op 28 maart 1972

Na de beëindiging van de conversie op Mirage 5, die de F-84F Thunderstreak had vervangen, ondergaat de 2e Wing van Florennes op 27 maart 1972 een Tactische evaluatie van de NAVO, en dit voor het eerst op dit nieuwe vliegtuigtype.

Tijdens de tweede dag van deze oefening krijgen de twee smaldelen, het 2e en het 42e, het bevel van de NAVO-ploeg om een 'general scramble' uit te voeren. De vliegtuigen stijgen massaal op binnen een tijdsduur van ongeveer 30 tot 40 minuten.

Ik maak deel uit van een formatie van zes vliegtuigen; 'call sign 581', samengesteld als volgt: leader, Bob Ducat; nr 2, ikzelf; nr 3, Jojo Belot; nr 4, Luc Van Den Haute; nr 5, Phil Dambly; nr 6, Mike Reizer.

Onze zending bestaat uit het aanvallen van een gronddoel in het oosten van de DBR. Alles verloopt normaal; ik heb geen speciale herinneringen aan dit gedeelte van de zending. Met de bedoeling om de diverse reacties van het luchtverdedigingssysteem en het grondpersoneel te evalueren, hadden we vóór het opstijgen van het evaluatieteam de opdracht gekregen om bij het terugkeren een schijnaanval uit te voeren op onze eigen basis. De aanval gebeurt in de langzaam van de startbaan, richting 270. Ik vlieg in de 'attack'-positie t.o.v. de leader en het lijkt mij dat de weersomstandigheden het mogelijk maken om dit manoeuvre uit te voeren. Ook onze brandstofvoorraad van 1200 liter is voldoende om na de aanval gewoon te landen. Dus 'no sweat'. Echter, bij het beëindigen van de aanval, aan het einde van de startbaan, vliegen we een zeer dichte wolkenmassa met sneeuw

eu le temps de rejoindre le leader.

Du contrôle, nous recevons l'instruction de faire diversion vers la base de Bierset. Passé sur la fréquence de Belga Radar, un trafic radio incroyable empêche nos demandes d'instructions d'être perçues correctement par le contrôle.

Mon leader essaye en vain d'avoir contact radio sur les différentes fréquences de Belga Radar, avec la base de Bierset et finalement sur « Guard » 243.0, la fréquence de secours. Sur cette dernière fréquence, nous entendons d'autres pilotes en détresse... Leurs demandes d'atterrissage d'urgence restent également sans réponse. Je me rends compte à ce moment que le déroulement de la procédure de diversion ne se passe pas correctement.

La base de Bierset ne répond toujours pas à nos appels. Le temps passe... environ 20 minutes depuis l'attaque. Nous volons vers le nord-est, toujours en formation serrée et dans les nuages. Ma lampe rouge des 600 litres est allumée depuis longtemps. Nous avons de moins en moins de chance d'atterrir dans des conditions normales.

Finalement, mon leader lance l'appel à l'aide qui doit réveiller toutes les instances à l'écoute sur la fréquence de détresse : le « Mayday call ». Il me reste environ sept minutes avant l'arrêt du moteur. La réaction est immédiate. Un contrôleur américain de la base de Bitburg, nous contacte et nous donne un cap pour rejoindre la base.

Nous nous trouvons à 5.000 pieds à environ 30 NM de la base, toujours en formation dans les nuages. Il me reste 135 litres... sans doute plus assez pour atteindre Bitburg. En effet, quelques instants plus tard, j'entends mon moteur s'arrêter. Après l'avoir signalé à mon leader, je m'éjecte « poignée haute ». Après avoir tiré la poignée à hauteur de la poitrine, je m'attends à partir directement. Il n'en est rien... Ce laps de temps me paraît anormalement long et je remue pour voir ce qui se passe, croyant que mon siège ne fonctionne pas. C'est à ce moment que j'ai été catapulté en dehors de l'avion.

À demi-conscient (j'ai subi une poussée de 21 G), je n'ai plus vraiment de souvenir de la séquence d'éjection, de la séparation avec mon siège, si ce n'est d'un « tumbling » incroyable. Je suis finalement revenu à moi lorsque le dôme du parachute s'ouvre et provoque un choc salutaire. Le dinghy s'étant ouvert sous moi, je le largue afin de ne pas me blesser lors de l'atterrissage.

Il fait mauvais temps et j'ai une importante dérive arrière. Ayant fait quelques sauts en parachute dans le civil, je maîtrise relativement bien « l'affaire ». L'atterrissage en dérive arrière se déroule bien mais je ne peux empêcher d'être « dragué » pendant des secondes qui me paraissent interminables.

En tirant une sangle latérale, je parviens à ramener vers moi le dôme du parachute. Le « dragging » s'arrête progressivement. Je ne suis pas beau à voir... un zombie tout tapissé de boue. Comme tout bon parachutiste, je plie mon « chute » et pose mon casque dessus.



Au loin, à environ 800 mètres, je remarque une enceinte militaire avec deux voitures devant un baraquement. Je m'approche et découvre que les voitures ont une immatriculation américaine. Ne

in. Ik heb nog net de tijd om aan te sluiten in de vleugel van mijn leader. We klimmen tot 2500/3000 voet. De andere leden van de formatie zien we niet meer.

De controle geeft ons richtlijnen om uit te wijken naar Bierset. Maar op de frequentie van Belga Radar wordt onze vraag om instructies niet duidelijk begrepen. Er zijn gewoon te veel oproepen.

Mijn leader tracht op verschillende frequenties contact te krijgen met Belga en met de luchtverkeerscontrole van Bierset. Tevergeefs. Hij schakelt uiteindelijk over naar Guard, '243.0', de noodfrequentie. Op dat kanaal horen we dat er nog andere piloten in nood zijn; en ook hun oproepen om richtlijnen voor een onmiddellijke landing blijven onbeantwoord. Op dat ogenblik besef ik dat de uitwijkingsprocedure niet normaal verloopt.

De basis van Bierset beantwoordt onze oproepen nog steeds niet. De tijd gaat voorbij ... ongeveer 20 minuten sinds onze aanval. We vliegen naar het noordoosten, nog steeds in dichte formatie in de wolken. Mijn rode lamp voor laag brandstofpeil van 600 liter brandt al een hele tijd. De kansen om een normale landing uit te voeren, worden steeds kleiner.

Uiteindelijk lanceert de leader het noodsignaal 'Mayday' om alle instanties attent te maken op de ernst van de toestand. Op dat ogenblik had ik nog voor ongeveer zeven minuten brandstof. De reactie volgt onmiddellijk. Een Amerikaanse controleur van de basis Bitburg roept ons op en geeft ons een koers naar de basis.

We vliegen nog steeds in 'close' formatie in de wolken op 5000 voet en zijn op ongeveer 30 NM van de basis. Ik heb nog 135 liter brandstof ... onvoldoende om Bitburg te bereiken. Inderdaad, enkele ogenblikken later hoor ik de motor uitvallen. Ik verwittig mijn leader en schiet mij uit met de bovenste handgreep. Nadat ik de handgreep tot op borsthoogte heb getrokken, verwacht ik mij aan de uitschieting. Maar er gebeurt niets ... het duurt me veel te lang en ik begin te denken dat de stoel niet werkt. Ik maak een beweging om te zien wat er gaande is en op dat ogenblik word ik uit het vliegtuig gekatapulteerd.

Ik was half verdoofd (ik had een versnelling van 21 G ondergaan) en ik herinner me niets meer van de uitschieting en de scheiding van mijn stoel. Ik kan me enkel een ongelooflijke tuimeling herinneren. Ik kom uiteindelijk weer bij bewustzijn door de bevrijdende openingsschok van mijn parachute. Om te beletten dat hij mij zou kwetsen bij de landing, ontkoppel ik mijn dinghy die zich automatisch ontplooid had en onder mij hing.

Het is slecht weer en ik heb een vrij grote achterwaartse drift. Ik had reeds enige parachutesprongen in burger gedaan en kan de zaak vrij goed beheersen. De achterwaartse landing verloopt vlot, maar ik kan niet beletten dat ik gedurende meerdere, eindeloos lijkende, seconden op sleeptouw genomen wordt door de parachute.

Uiteindelijk slaag ik erin de koepel naar mij toe te trekken met een laterale riem. De 'dragging' vermindert geleidelijk. Ik ben niet mooi om aan te zien... een zombie, helemaal onder de modder. Zoals alle goede parachutisten vouw ik mijn 'chute' op en leg ik er mijn helm bovenop.



recevant aucune réponse à mes appels, j'escalade la clôture et me dirige vers le bâtiment principal. J'entre dans le baraquement et aperçois deux militaires américains, complètement abasourdis de me voir entrer ainsi dans leur bâtiment. Je leur explique le contexte de ma visite... Ils s'empressent de sortir afin de vérifier la véracité de mon récit.

En revenant vers mon paquetage, un hélicoptère militaire nous survole et se pose à côté de nous. Un major pilote et deux brancardiers américains en descendent et se mettent au « garde à vous ». Je suis impressionné ! Ils me demandent de m'allonger sur la civière et me conduisent à l'hôpital militaire de la base où je suis directement examiné.

Le diagnostic n'est pas fameux ; un tassement de la D12 avec fissure de la colonne vertébrale. Pas bon pour le moral. Je reste deux jours à l'hôpital en mangeant des marmelades de toutes les couleurs. Heureusement, l'infirmière n'est pas désagréable à regarder...

Entretemps, un procureur belge est venu me rendre visite et m'a demandé de lui relater les circonstances de l'accident.

Au troisième jour d'hôpital, je suis très surpris de voir entrer dans la chambre notre chef de corps, le Colonel Bill Ongena. Il vient me chercher pour me ramener à Florennes... en DC3. Accueil joyeux à la maintenance où de nombreux amis sont venus me saluer. Un grand moment. Après, ce sera moins gai. Des médecins de l'hôpital militaire à Bruxelles, je ne recevrai l'autorisation de voler que cinq mois plus tard. Après une séance de vols de « relâchage » en double commande à Bierset, j'ai réintégré la 2^e Escadrille début septembre 1972.

Ce 28 mars 1972 a marqué bon nombre d'entre nous et pendant de longues années le syndrome du « low level fuel » sera encore bien vivant.

Guy Fonteyne

In de verte, op ongeveer 800 meter, merk ik een militaire omheining rond een barakkencomplex, en twee wagens. Ik ga erheen en merk dat de wagens een Amerikaanse nummerplaat hebben. Aangezien niemand op mijn roepen reageert, klim ik over de afsluiting en begeef mij naar het hoofdgebouw. Ik ga het gebouw binnen en bots op twee totaal verbouwde Amerikaanse militairen die verbaasd zijn een dergelijk individu in hun gebouw te zien binnenkomen. Ik leg hen de omstandigheden van mijn bezoek uit, en zij gaan samen met mij vlug naar buiten om de geloofwaardigheid van mijn verhaal na te trekken.

Wanneer we terugkomen bij mijn parachutepakket zie ik een militaire helikopter naderen en landen in onze omgeving. Een majoor piloot en twee brancardiers stappen uit en stellen zich in de houding. Ik ben onder de indruk! Ze vragen me om op draagberrie te gaan liggen en vliegen me naar het militair hospitaal van de basis, waar ik onmiddellijk onderzocht word.

De diagnose is niet fameus; een samendrukking van de D 12 met een barst in de ruggenwervel. Niet goed voor het moreel. Ik blijf twee dagen in het hospitaal en eet er veelkleurige marmelades. Gelukkig is de verpleegster een aangename verschijning.

Ondertussen krijg ik het bezoek van een Belgische procureur die mij ondervraagt over de omstandigheden van het ongeval.

Op de derde dag van mijn verblijf word ik verrast door het bezoek van mijn korpsverste, kolonel Bill Ongena. Hij komt me oppikken en brengt me naar Florennes... met een DC3. Hartelijke ontvangst aan de onderhoudsloods; een onvergetelijk moment. Nadien wordt het minder prettig. Slechts vijf maand later geven de dokters van het militair hospitaal me de toestemming om opnieuw te vliegen. Na een aantal reconversievluchten op tweezitter in Bierset word ik begin september 1972 weer opgenomen in het 2de Smaldeel.

Deze 28 maart 1972 heeft bij velen onder ons sporen nagelaten; het syndroom 'low level fuel' bleef nog meerdere jaren nazinderen.

Guy Fonteyne



Newsletter by Pierre CORNUT, Luc MERCIER and Jan VINGERHOETS

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

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

Mirage M5

