

Belgische Mirages in de USSR

Vertaling Bruno Ceuppens

Courtesy: Paul rorive



Des Mirages belges en URSS

Luc Mercier





Des Mirage belges en URSS

Introduction

Au début des années 60, les relations entre les forces du Pacte de Varsovie et de l'OTAN sont particulièrement tendues; la course aux armements bat son plein. En Centre Europe, le potentiel militaire s'accroît fortement, mais les flancs de l'OTAN constituent le maillon faible de la ceinture défensive de l'Alliance. L'OTAN a dès lors prévu qu'en cas de crise, des unités de Centre Europe soient déployées sur les flancs, notamment en Norvège et en Turquie.

Ce concept portera le nom d'**AMF** - Allied Command Europe (**ACE**) **Mobile Forces**.

À la Force Aérienne belge, la 31 Esc sera affectée à la mission AMF, mais lors de la conversion sur F-104 en 1964, ce rôle sera repris par la 1 Esc sur F-84F et ensuite par les deux escadrilles FBA (Fighter Bomber Attack) sur Mirage. Au tout début, les exercices de déploiement s'effectueront d'abord dans le nord. Par la suite, ils se dérouleront plus spécialement sur le flanc sud de l'Alliance.

Diyarbakir

En juin 1987, la 1 Esc du 3 Wing Tac de Bierset se déploie dans l'Est de la Turquie pour l'exercice AMF Aurora Express. Nous opérons à partir de la base de Diyarbakir, en plein milieu du Kurdistan turc. C'est ma dernière période en tant que pilote à la 1 Esc. Au retour, je prends la place de Dédé Suls qui part à la retraite et je deviens Wing Electronic Warfare Officer (WEWO) au Groupe de Vol. Je viens de passer plusieurs mois au cours EW à Sacramento (USA) et je suis très heureux de retrouver les joies de l'escadrille pour une dernière fois.

Belgische Mirages in de USSR

Inleiding

Begin jaren 60 was de spanning tussen het Warschau Pact en de NAVO te snijden, de wapenwedloop was volop aan de gang. Vooral in Centraal Europa werd het militair potentieel sterk opgevoerd, maar de flanken van de NAVO waren de zwakke schakels in de verdedigingsgordel. De NAVO heeft toen het concept ingevoerd om, in crisissituaties, eenheden uit Centraal Europa te ontplooiën, onder meer naar Noorwegen en naar Turkije.

Dit concept werd **AMF** gedoopt - Allied Command Europe (**ACE**) **Mobile Forces** -

In de Belgische Luchtmacht werd eerst het 31 Smd aangewezen in de AMF rol, maar bij de conversie op F-104G in 1964, werd deze opdracht overgenomen door het 1 Smd op F-84F, later door de twee FBA (*Fighter Bomber Attack*) smaldelen op Mirage 5. De ontplooiingsoefeningen gebeurden aanvankelijk naar het noorden, later verschoof de focus meer naar de zuidflank van de NAVO.

Diyarbakir

In juni 1987 wordt het 1 Smd van de 3 Wing Tac van Bierset ontplooid naar het oosten van Turkije voor AMF oefening Aurora Express. We opereren vanuit de basis Diyarbakir, midden in Turks Koerdistan. Het is mijn laatste periode als piloot bij het 1 Smd. Bij de terugkeer, zal ik Dédé Suls vervangen die met pensioen gaat en word ik *Wing Electronic Warfare Officer* (WEWO) bij de Vlieggroep. Ik had net een cursus EW van enkele maanden in Sacramento (USA) gevolgd en ben erg gelukkig voor een laatste keer de geneugten van het smaldeelven terug te vinden.

Showing-off in the blue skies
of Southern Turkey.
(Courtesy Paul Rorive)

A Mirage 5 with a history:
1985 - AMF Turkey,
1987 - Tactical Fighter Meet
(interallied competition),
1987 - AMF Turkey.



La mission

Le 20 juin 1987, l'officier en charge me taske pour une mission FAC¹ de 3 avions dans la Buffer zone entre la Turquie et l'URSS. Mes ailiers sont Michel « Duv » Duvivier et Baudouin « Baude » Litt.

Disposant d'assez de carburant, nous planifions de sortir de la Buffer Zone² vers le sud-ouest après la fin du créneau FAC pour ensuite piquer plein ouest. Notre intention est d'ensuite remonter les vallées vers le Nord pour atteindre la Mer Noire. La météo est magnifique : plus de cinquante kilomètres de visi-

De opdracht

Op 20 juni 1987 belast de *Officer in charge* mij met een FAC¹ opdracht met 3 vliegtuigen in de bufferzone tussen Turkije en de USSR. Mijn *wingmen* zijn Michel "Duv" Duvivier en Baudouin "Baude" Litt.

Daar we voldoende brandstof hebben, beslissen we na onze FAC opdracht de Buffer Zone² te verlaten via het zuidwesten en vervolgens richting west te vliegen. Daarna willen we noordwaarts de valleien volgen tot aan de Zwarte Zee. Het weer is prachtig: meer dan vijftig kilometer zichtbaarheid en *ten ten blue sky*.



1. Le FAC (Forward Air Controller) est un militaire au sol qui, par radio, dirige les avions vers les objectifs des troupes ennemies à attaquer.
2. Buffer Zone : Zone de sécurité le long de la frontière de l'Union Soviétique.

1. Een "Forward Air Controller" is een militair op de grond die de vliegtuigen richtlijnen geeft langs de radio om de vijandelijke doelen aan te vallen.
2. Buffer Zone: veiligheidszone langs de grens met de Sovjet Unie.



Courtesy: Baudouin Litt.

bilité et *ten ten blue sky*. Un vrai temps de curé !

Nous décollons de Diyarbakir et volons à 450 nœuds vers le nord-est en radada au-dessus de régions désertiques. Nous abordons les hauts plateaux à l'est d'Erzurum. La mission FAC se déroule sans aucun problème et après l'*in-flight report*, nous prenons plein Ouest.

Nous volons à 450 nœuds en file indienne avec un espacement de plus ou moins 1 kilomètre afin d'assurer un maximum de manœuvrabilité dans les montagnes. Après quelques minutes de vol vers l'ouest, je tourne à 90° vers le nord pour rejoindre une immense vallée qui va nous amener vers la Mer Noire. La vallée a une largeur de plusieurs kilomètres ; l'altitude du fond de la vallée est de 2.000 pieds MSL³ et les sommets des montagnes sont à 10.000 pieds. La météo est toujours impeccable : Duv et Baude suivent sans problème.

Comme prévu, la vallée s'incurve vers l'Est et nous devons virer à 90° vers le nord dans une autre vallée plus étroite. Et là, surprise, je découvre une couche nuageuse compacte épaisse de 2.000 pieds qui coupe la vallée entre 6 et 8.000 pieds. Il est impossible de faire demi-tour. Je préviens les copains par radio et je m'engage en-dessous de la couche dans une sorte de tunnel de 4.000 pieds de haut avec une visibilité de plus de 20 kilomètres. La vallée descend doucement vers la Mer Noire. Nous n'éprouvons aucune inquiétude, les choses ne peuvent que s'améliorer.

Quelques minutes plus tard, la vallée tourne vers le nord-est et nous avons prévu d'emprunter une branche de la vallée qui part vers le nord-ouest afin d'arriver à la Mer Noire. Seconde surprise, ce que nous avons pris sur nos cartes pour une petite vallée est en fait un col et celui-ci est pris dans les nuages. Monter à travers la couche serait suicidaire à cause des sommets qui nous entourent et je décide de continuer dans la vallée princi-

Echt boerenweer.

We stijgen op van Diyarbakir en vliegen aan 450 knopen noordoostwaarts en radada boven verlaten gebied. We bereiken de hoogvlaktes ten oosten van Erzurum. De FAC verloopt vlekkeloos en na het *in-flight report* gaan we voluit westwaarts.

We vliegen aan 450 knopen; voor een optimale wendbaarheid in het gebergte vliegen we in *file indienne*, achter elkaar, op een onderlinge afstand van ongeveer 1 kilometer. Na enkele minuten vliegen naar het westen, draai ik 90° noordwaarts richting een reusachtige vallei die ons naar de Zwarte Zee moet leiden. De vallei is meerdere kilometers breed. De bodem ervan ligt op 2.000 voet MSL³. De toppen van de bergen bereiken 10.000 voet. De meteo is nog altijd uitstekend. Duv en Boude volgen probleemloos.

Zoals voorzien, buigt de vallei naar het oosten af en moeten wij 90° noordwaarts draaien, een andere, smallere vallei in. En daar ontdek ik tot mijn verassing een compacte wolkenlaag, 2.000 voet dik tussen 6 en 8.000 voet. Onmogelijk om rechtsomkeer te maken. Ik waarschuw mijn vrienden en waag mij onder de wolkenlaag in een soort tunnel 4.000 voet hoog met een zichtbaarheid van meer dan 20 km. De vallei daalt langzaam naar de Zwarte Zee. We maken ons niet ongerust, de zaken kunnen alleen maar beter gaan.

Enkele minuten later draait de vallei naar het noordoosten daar waar we voorzien hadden een aftakking van de vallei te nemen naar het noordwesten om bij de Zwarte Zee te komen. Tweede verassing, wat op onze kaarten een kleine vallei leek, is in werkelijkheid een bergengte die tot in de wolken rijkt. Klimmen door de wolkenlaag zou zelfmoord zijn wegens de toppen

3. MSL, *Mean Sea Level* : niveau au-dessus de la mer.

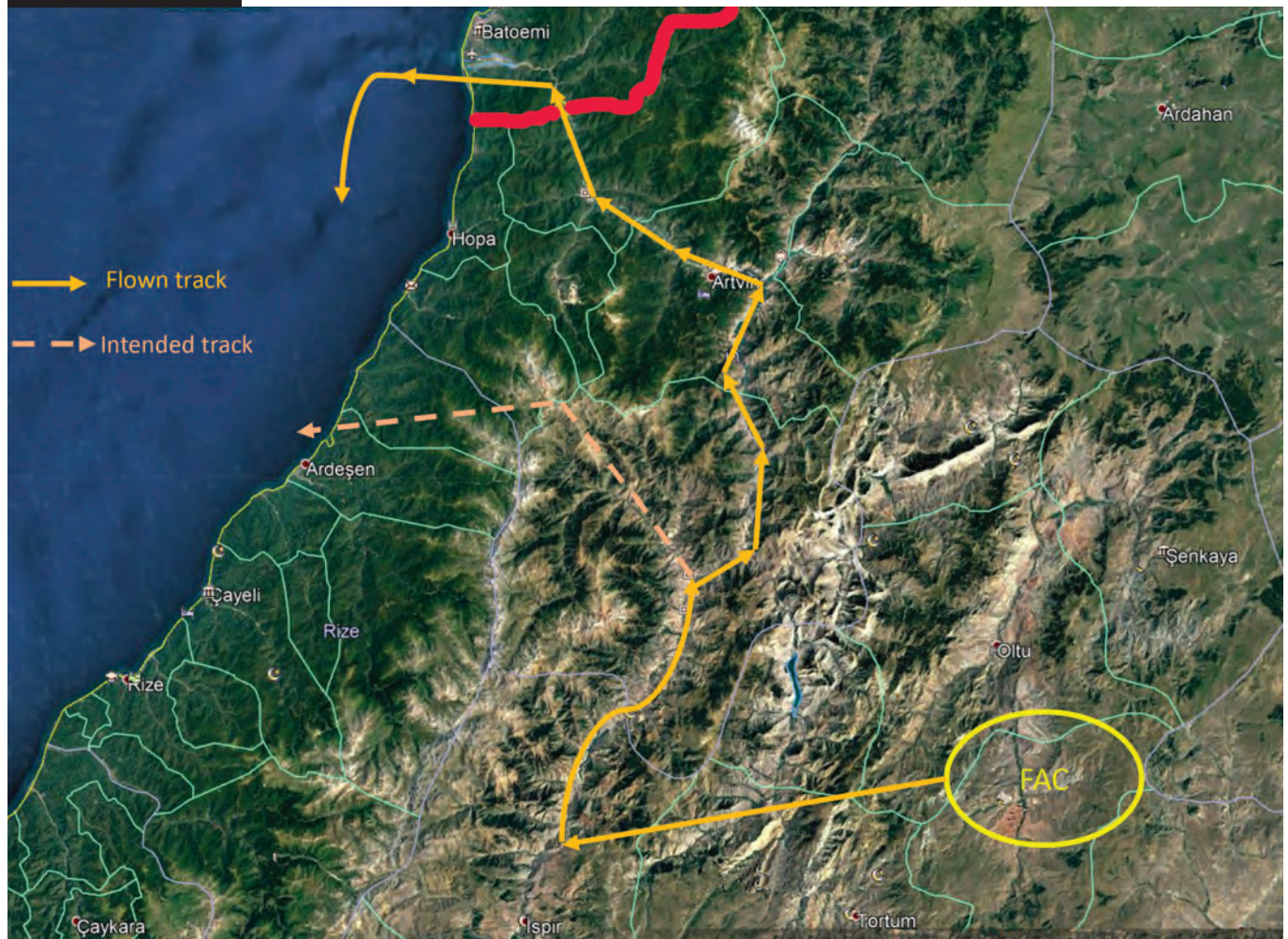
3. MSL, *Mean Sea Level*: niveau boven de zeespiegel.

pale qui doit aussi arriver à la Mer Noire.

Nous volons tranquillement vers le nord-est toujours à 450 nœuds dans la même formation. La section mission planning a coupé les cartes en fonction des missions dans la buffer zone et non en fonction de cette mission en particulier. Nous sortons de la carte mais tout est sous contrôle : la Mer Noire ne peut plus être très loin ; visibilité et plafond sont toujours excellents.

La vallée débouche sur une plaine côtière et nous longeons au plus près le flanc de la montagne vers l'ouest pour rejoindre la mer. A l'est, nous pouvons observer une ville et nous passons à quelques nautiques d'une piste d'atterrissage. Rapidement nous arrivons au-dessus de la mer et prenons le cap 270. J'appelle mes ailiers en close formation. Nous rassemblons et commençons la montée pour percer la couche. Le ciel bleu nous attend au-dessus de 6.000 pieds. La grimpe se poursuit jusqu'au niveau 270 et nous prenons la direction de Diyarbakir où nous atterrissons sans encombre quelques dizaines de minutes plus tard.

Flown mision



La plainte

De retour au *dispersal*, nous avons la curiosité d'examiner la *master map* de la section *Mission Planning*. A notre grande stupefaction, la frontière entre la Turquie et L'Union Soviétique se situe exactement à l'endroit où notre vallée débouche sur la

die ons omringen en ik beslis door te vliegen in de hoofdvallei die ook moet uitmonden in de Zwarte Zee.

We vliegen rustig verder noordoostwaarts, nog steeds aan 450 knopen en in dezelfde formatie. De sectie mission planning heeft onze kaarten gesneden in functie van de opdracht in de *bufferzone* en niet in functie van deze route. We vliegen buiten de kaartdekking, maar alles is onder controle. De Zwarte Zee kan niet veraf meer zijn. Zichtbaarheid en plafond zijn nog altijd uitstekend.

De vallei eindigt bij een kustvlakte. We nemen westwaarts, zo dicht mogelijk tegen de bergflank, om bij de zee te geraken. In het oosten zien we een stad en we vliegen op enkele zeemijl langs een landingsbaan. Al snel komen we boven zee en nemen koers 270°. Ik roep mijn formatiegenoten in *close formation*. We komen samen en beginnen te stijgen doorheen de wolkenlaag. Boven de 6.000 voet wacht ons de blauwe hemel. We klimmen verder tot niveau 270 en nemen de richting van Diyarbakir waar we enkele tientallen minuten later zonder problemen landen.

De klacht

Bij onze terugkeer in de *dispersal* zijn we benieuwd om de *master map* van de sectie *Mission Planning* te gaan bekijken. Tot onze stomme verbazing stellen we vast dat de grens tussen Turkije en de Sovjet-Unie zich exact bevindt waar onze vallei

plaine côtière. Nous avons donc survolé le territoire soviétique pendant plusieurs minutes, le temps de nous éloigner vers l'ouest au-dessus de la mer. La ville aperçue s'appelle Batumi. L'aérodrome à côté abrite une unité de MiG-23 et est défendu par des SA-3. Nous sommes pris de sueurs froides rétrospectives. Nous l'avons échappé belle.

Les Soviétiques n'ont pas eu le temps de décoller mais leurs observateurs au sol et leurs radars ont certainement dû nous repérer. Ils ont pu observer notre montée à loisir et ensuite notre retour vers Diyarbakir.

Je décide de prendre mes responsabilités et de tout expliquer au CO Pierre Léonard. Celui-ci prévient immédiatement la TAF⁴ à Bruxelles ainsi que la chaîne de commandement à Bierset. Je suis mis au sol ainsi que Duv.

Le lendemain matin, le commandement turc convoque notre CO avec son homologue allemand. Une escadrille d'Alphajet allemands est également stationnée sur la base et participe à l'AMF.

L'ambassade de l'URSS à Ankara a officiellement déposé une plainte diplomatique auprès du gouvernement turc. De plus, un GCI⁵ turc situé sur la côte sud de la Mer Noire a détecté 3 avions qui rentraient à haute altitude vers Diyarbakir.

4. TAF : Tactical Air Force (Command)

5. GCI: Ground-Controlled Interception (radar)

uitmondt bij de kustvlakte. We hebben dus gedurende enkele minuten het Sovjet territorium overvlogen totdat we er ons richting west over zee van verwijderd hebben. De stad die we opmerkten was Batumi. Het vliegveld ernaast huist een MiG 23 eenheid en wordt verdedigd door SA-3. Retrospectief breekt ons het koud zweet uit. We zijn er goed aan ontsnapt.

De Sovjets hebben geen tijd gehad om op te stijgen. Maar hun grondwaarnemers en hun radars hebben ons zeker ontdekt. Zij hebben zeker onze klim en onze terugkeer naar Diyarbakir kunnen volgen.

Ik beslis mijn verantwoordelijkheid te nemen en alles aan CO Pierre Leonard uit te leggen. Deze stelt onmiddellijk TAF⁴ in Brussel op de hoogte alsook de commandoketen te Bierset. Duv en ik krijgen vliegverbod.

De volgende morgen wordt onze CO bij de Turkse commandant geroepen samen met zijn Duitse collega. Een Duits smaldeel Alphajet is eveneens op de basis gelegerd en neemt ook deel aan de AMF ontplooiing.

De USSR ambassadeur in Ankara heeft officieel een diplomatieke klacht neergelegd bij de Turkse regering. Bovendien heeft een Turkse GCI⁵ gelegen aan de zuidkust van de Zwarte Zee drie

4. TAF : Tactical Air Force (Command)

5. GCI: Ground-Controlled Interception (radar)





Les autorités turques de la base veulent savoir si des avions des escadrilles belge et allemande ont survolé le territoire russe.

Le CO allemand affirme qu'aucune mission allemande n'est allée jusqu'à la Mer Noire. Notre CO lui est plus prudent et répond qu'une mission de trois Mirage 5 s'est égarée après la mission FAC et que les pilotes ne savent pas par où ils sont passés avant de rentrer.

Le soir, le CO nous demande de préparer nos déclarations au lieu de participer à la fête que l'escadrille turque qui accueille le squadron offre au mess des Officiers. Quelques collègues belges ne se gênent pas pour me dire tout le mal qu'ils pensent de moi.

Le lendemain matin, nous sommes interrogés par l'OSN local, un colonel pilote. Nous lui racontons notre histoire sans occulter la vérité et signons nos déclarations. L'officier turc nous dit que cette affaire n'est pas très grave : il arrive régulièrement qu'un avion s'égaré et passe de l'autre côté de la frontière. Il n'y a pas bien longtemps, un Phantom turc est passé de l'autre côté et a été abattu par la chasse soviétique ; l'équipage a dû s'éjecter. Nous nous regardons tous les trois.

L'exercice AMF se termine et je rentre dans le premier C-130. Le Base Co m'attend à la descente de l'avion. Il me punit d'office de 15 jours d'arrêt afin de prévenir toute autre punition plus grave qui pourrait être demandée par le Ministre de la Défense suite à une éventuelle plainte officielle russe. En effet, on ne peut pas être puni deux fois pour la même chose. Etant officier de complément, cette punition ne devrait avoir aucune influence sur la suite de ma carrière, me dit le Base Co.

vliegtuigen opgespoord die op grote hoogte de basis Diyarbakir vervoegden.

De Turkse overheden van de basis willen weten of vliegtuigen van het Belgisch of Duits smaldeel Sovjet grondgebied hebben overvlogen. De Duitse CO verklaart dat geen enkele Duitse zending tot aan de Zwarte zee gegaan is. Onze CO is voorzichtiger en antwoordt dat een vlucht van drie Mirages 5 na een FAC zending verdwaalde en niet weet waarlangs ze gevlogen zijn vooraleer naar de basis terug te keren.

's Avonds vraagt de CO ons onze verklaringen voor te bereiden in plaats van deel te nemen aan het feest in de mess officieren, aangeboden door het Turks smaldeel waarbij ons smaldeel te gast is. Enkele Belgische collega's zijn niet te beroerd om mij de volle laag te geven.

De volgende ochtend worden we ondervraagd door de lokale OSN, een kolonel piloot. We vertellen hem ons verhaal, zonder de waarheid te verdoezelen en tekenen onze verklaring. De Turkse officier neemt dat de zaak niet al te ernstig: het gebeurt regelmatig dat een vliegtuig verdwaalt en aan de verkeerde kant van de grens terecht komt. Nog niet zo lang geleden overschreed een Turkse Phantom de grens en werd neergeschoten door de Sovjet-Russische jacht. De bemanning moest zijn schietstoel gebruiken. Alle drie bekijken we elkaar.

Na de AMF oefening keer ik huiswaarts in de eerste C-130. De Base Co wacht mij op aan het vliegtuig. Hij geeft mij meteen 15 dagen arrest, dit om een nog zwaardere straf vanwege het hoger commando voor te zijn, mocht er eventueel een officiële Russische

Des Mirage belges en URSS

Belgische Mirages in de USSR

Courtesy: Daniel Baudoux



Quelques jours plus tard, je suis convoqué à Bruxelles dans le bureau du Commandant de la TAF, le lieutenant-général Terrasson. Avant de partir, je discute à Bierset devant le Groupe de Vol avec l'Officier Wing Ops du jour, Alfons Peeters. Il me dit avoir eu le Général comme CO de la 1 Esc sur F-84. Lors d'un exercice AMF en Turquie, il a planifié un vol de près d'une heure au-dessus de la Syrie avec 4 F-84. Je pars à Bruxelles un peu plus rassuré.

Le Général me remonte les bretelles comme il se doit mais tout se passe de manière civilisée ; je m'en sors finalement assez bien.

Nous apprendrons plus tard que le CO allemand avait menti aux Turcs. Le même jour que nous, une mission de 3 Alphajet allemands était aussi allée jusqu'à la Mer Noire. Le radar turc avait en réalité suivi la trace des deux missions. Réinterrogé, le CO allemand affirmera que le système INS du leader était défectueux et qu'ainsi la mission s'était égarée. Les Turcs ne croiront jamais que les systèmes de trois avions étaient en panne en même temps. Ils chargeront à fond les Allemands et ne s'occuperont pas des honnêtes Belges. Rien n'arrivera par la suite en Belgique par la voie diplomatique.

Dans cette affaire, j'ai eu la chance de dépendre de chefs humains. J'ai aussi constaté combien il était payant d'être honnête et de mettre soi-même ses patrons au courant lorsqu'on fait une bêtise.

Baudouin Litt. Je me souviens très bien que j'étais le dernier de la formation. Lorsque j'ai vu la piste sur notre droite, j'ai commencé à avoir de sérieuses sueurs froides. Je voyais Luc et Duv voler à l'aise devant à 200 ou 300 pieds, alors que je n'arrêtais pas de bouger dans tous les sens, regardant sans arrêt derrière vers le missile qui n'est jamais venu. Je volais bien plus bas que les deux autres avions et l'arrivée de la brume sur la mer n'a fait qu'augmenter mon inquiétude. Je ne voulais pas rompre le silence radio par peur d'ameuter les Soviétiques.

klacht volgen. Men kan immers niet twee maal gestraft worden voor hetzelfde feit. Volgens de Base Co zou dit geen invloed op mijn carrière hebben, aangezien ik tot het aanvullingskader behoor.

Enkele dagen later word ik in Brussel ontboden, bij de Commandant van de TAF, luitenant-generaal Terrasson. Vooraleer naar Brussel te vertrekken, spreek ik in Bierset buiten aan de Vlieggroep, met de Wing Ops officier van dienst, Alfons Peeters. Hij was in het 1 Smd op F-84 toen de Generaal er CO was. Gedurende een AMF oefening in Turkije had hij een vlucht uitgevoerd van ongeveer een uur boven Syrië met vier F-84. Ik vertrek enigszins gerustgesteld naar Brussel.

Zoals te verwachten, leest de Generaal mij de levieten, maar op een heel beschaafde manier. Ik kom er al bij al goed van af.

Later zullen we vernemen dat de Duitse CO de Turken had voorgelogen. Dezelfde dag als wij was een Duitse zending met drie Duitse Alphajet's ook tot aan de Zwarte Zee geweest. In feite had de Turkse radar het spoor van beide zendingen gevolgd. Terug ondervraagd, zou de Duitse CO beweren dat het INS systeem van de leader defect was en dat daarom de formatie verloren vloog. De Turken wilden echter niet geloven dat de systemen van de drie vliegtuigen simultaan defect waren. Ze zullen voluit de Duitsers aanklagen en zich niet bezig houden met de meer openhartige Belgen. Er zal ook nooit een aanklacht ingediend worden via diplomatieke weg.

Ik had het geluk menselijke chefs te hebben in deze aangelegenheid. Ik heb ook vastgesteld dat het loont eerlijk te zijn en zelf zijn oversten op de hoogte te brengen wanneer men een flater begaat.

Baudouin Litt. Ik herinner mij heel goed dat ik de laatste van de formatie was. Toen ik de startbaan aan onze rechterkant zag, begon ik koude rillingen te krijgen. Ik zag Luc en Duv op hun gemak op 200 à 300 voet vliegen, terwijl ik niet ophield in alle



D'après la carte, nous n'avons pas volé plus de 2 minutes 40 et 18 miles au-dessus de l'URSS, mais je peux assurer que cela m'a paru une éternité. Bien sûr, dans des moments pareils tout semble aller au ralenti, mais c'est probablement aussi dû au fait que nous avons volé pendant près de 5 minutes et une trentaine de miles en dehors de la carte.

Ce n'est qu'après l'atterrissage à Diyarbakir que j'en ai parlé à Luc et Duv. Devant leur incrédulité, nous sommes allés examiner la carte.

Nous n'étions pas d'accord sur la suite à donner à l'incident, mais, après un court débat, le bon sens l'a emporté. Rétrospectivement, nous avons pris la bonne décision.

Malheureusement, le troisième compère ne pourra jamais faire part de sa version de l'histoire. Michel Duvivier est décédé en service aérien commandé le 7 août 1988.

Pierre Léonard. En effet, cet incident s'est bien terminé, sans doute parce que notre attitude vis à vis des autorités turques (surtout le Base Co) n'a jamais été arrogante, contrairement à nos collègues allemands. De plus, ayant eu le Général Terrasson (ancien de la 1 Esc) en ligne peu après l'événement, il a immédiatement négocié avec l'ambassade de l'URSS à Bruxelles pour que cette plainte diplomatique ne passe pas par les canaux des affaires étrangères mais reste en mains militaires. Pour les « contrevenants », le fait d'avoir été sanctionnés sur place (deux jours d'interdiction de vol mentionné dans le journal de campagne, en fait un peu de repos) et une sanction officielle au retour a fait que cet incident n'a pas fait de vagues.



richtungen te manoeuvreren en steeds naar achter te kijken naar de raket die er nooit gekomen is. Ik vloog merkkelijk lager dan de twee andere vliegtuigen en de opkomst van nevel boven zee deed mijn onbehagen nog toenemen. Ik wou de radiostilte niet verbreken uit schrik de Sovjets te alarmeren.

Volgens de kaart hebben we niet langer dan 2 minuten 40 en slechts 18 mijl boven de USSR gevlogen. Maar ik kan u verzekeren dat het mij een eeuwigheid leek. Natuurlijk lijkt tijdens dergelijke momenten alles trager te verlopen. Maar dat komt waarschijnlijk ook omdat we gedurende ongeveer 5 minuten en een dertigtal mijl buiten de kaart gevlogen hebben.

Na de landing te Diyarbakir heb ik er Luc en Duv over aangesproken. Wegens hun oorspronkelijk ongeloof zijn we de kaart gaan bekijken.

We waren het eerst niet eens hoe we het incident zouden aanpakken. Maar na een korte discussie heeft het gezond verstand het gehaald. Achteraf gezien hebben we de goede beslissing genomen.

Spijtig genoeg kan onze derde kameraad zijn versie van deze geschiedenis niet meer geven. Michel Duvivier is omgekomen in bevolen dienst op 7 augustus 1988.

Pierre Léonard. Inderdaad, het incident is goed afgelopen. Waarschijnlijk omdat onze houding ten opzichte van de Turkse overheid (vooral de Base Co) nooit arrogant was, in tegenstelling tot deze van onze Duitse collega's. Bovendien had ik kort na de gebeurtenis generaal Terrason aan de lijn (ancien van het 1 Smd). Hij heeft onmiddellijk onderhandeld met de USSR ambassade in Brussel opdat een diplomatieke klacht niet via de kanalen van buitenlandse Zaken zou komen, maar in militaire handen zou blijven. Gezien de "overtreders" al ter plaatse gestraft werden (twee dagen vliegverbod, ingeschreven op het velddagboek, in feite een beetje rust) en na terugkeer een officiële straf kregen, maakt dat dit "incident" geen beroering gewekt heeft.