

Il y a 50 ans :

« Le Major Robby de Bruin et le Commandant Roger Fagnoul sont portés disparus. »



Michel Mandl

Vertaling:

Wif De Brouwer

50 jaar geleden:

Majoor Robby de Bruin en Commandant Roger Fagnoul worden vermist.

Op 25 en 26 juli 2021 werd in Sesto Calende (Lombardije), aan de zuidpunt van het Lago Maggiore, een ontroerende herdenkingsplechtigheid gehouden. Er werd een eerbetoon gebracht aan de Belgische en Italiaanse vliegeniers die in december 1971 in Irak zijn omgekomen.

De ongelukken gebeurden tijdens een overvlucht van zes SF-260 Marchetti vliegtuigen naar Singapore; twee van de toestellen werden gevlogen door Roger Fagnoul (met Robby de Bruin als metgezel) en Michel Jacob de Beucken.

De fabrieken van de beroemde firma SIAI Marchetti, producent van iconische vliegtuigen vóór de oorlog en ook van de SF-260 trainer vanaf 1960, zijn sinds de Eerste Wereldoorlog in Sesto Calende gevestigd.

Paul Maenhaut, voormalig Sabena-piloot en lid van de VTB raad van bestuur, nam het initiatief voor deze herdenking. Het idee ontstond toen hij het ongelooflijke epos van deze transfervluchten ontdekte tijdens het schrijven van een artikel voor ons tijdschrift over 50 jaar SF-260 in België. Paul verneemt dat de twee vliegtuigen die door onze vrienden werden gevlogen, in zeer slecht weer terecht kwamen. De SF-260, registratienummer I-SINM, storte neer op de top van een berg op de grens tussen Iran en Irak. Het vliegtuig en onze twee vliegeniers werd pas acht maanden later gevonden, na het smelten van de sneeuw.

Les 25 et 26 juillet 2021, une émouvante cérémonie commémorative s'est tenue à Sesto Calende (Lombardie) à la pointe sud du Lac Majeur. Un hommage a été rendu aux aviateurs belges et italiens décédés en Irak en décembre 1971.

Les accidents se sont passés au cours d'un convoyage vers Singapour de six appareils SF-260 Marchetti ; deux des appareils étaient pilotés par Roger Fagnoul (avec Robby de Bruin comme accompagnateur) et Michel Jacob de Beucken.

Les usines de la fameuse entreprise SIAI Marchetti, productrice d'avions emblématiques avant la guerre et de l'avion d'entraînement SF-260 à partir de 1960, sont installées à Sesto Calende depuis la Première Guerre mondiale.

Paul Maenhaut, ancien pilote Sabena et membre du conseil d'administration VTB, a pris l'initiative de cette commémoration. L'idée lui en est venue lorsqu'il découvre l'incroyable épopée de ce convoyage lors de la rédaction, pour notre magazine, d'un article retraçant les 50 ans du SF-260 en Belgique. Paul prend ainsi connaissance de cette mission au cours de laquelle les deux appareils pilotés par nos amis sont confrontés à du très mauvais temps. Le SF-260 immatriculé I-SINM, crashe au sommet d'un mont à la frontière entre l'Iran et l'Irak. L'avion et nos deux aviateurs ne seront retrouvés que huit mois plus tard à la fonte des neiges.



Laatste foto van Robby en Roger's vliegtuig genomen door Michel.

Dernière photo de l'avion de Robby et Roger prise par Michel.

Robby de Bruin & Roger Fagnoul

Toevallig heeft Paul meerdere jaren in Sesto Calende gewoond toen hij voor de Italiaanse maatschappij Volare vloog, na het faillissement van Sabena. Hij was dus ook geïnteresseerd in de gebeurtenissen die leidden tot het neerstorten van de twee andere Italiaanse vliegeniers.

Maar laten we eerst eens kijken naar de vlucht van de twee Marchetti's, gevlogen door Roger Fagnoul en Michel Jacob.

Ter gelegenheid van de herdenking van de 40e verjaardag van hun ongeval, heb ik een boek geschreven dat het leven van onze twee vrienden beschrijft, hun crash en de zoektocht naar het wrak gedurende acht lange maanden.

Hier in het kort wat ik hierover schreef:

"Op 5 december 1971 ontving ik een brief van Majoor Robby de Bruin met de mededeling dat hij met Commandant Roger Fagnoul naar Italië zou vertrekken om twee Marchetti-vliegtuigen naar Singapore over te vliegen. Robby is op dit moment gestationeerd in Rheindahlen (BRD) in een geallieerde staf. Roger heeft zijn Mirage conversie voltooid en vervolledigt zijn opleiding als instructeur op dit vliegtuig in Bierset.

Roger heeft ervaring in dit soort transfervluchten en stelt Robby voor hem te vergezellen. Het jaar daarvoor vloog hij in zijn eentje met een Marchetti naar Australië... zonder twijfel een wereldrecord voor dit type vliegtuig.

Rond half december, horen we het vreselijke nieuws. Na de ochtendbriefing staat de commandant van de vlieggroep recht en kondigt flegmatiek aan: "We hebben twee deserteurs in de luchtmacht. Majoor de Bruin en Commandant Fagnoul zijn vermist!"

De aankondiging van hun verdwijning sloeg in als een bom. Zoals velen van ons had ik grote bewondering voor Robby en ook kende ik Roger zeer goed, hij was immers Fouga-instructeur tijdens mijn opleiding.

Zij waren op 7 december uit Diyarbakir vertrokken naar Teheran. Toen zij de bergen langs de grens tussen Irak en Iran doorkruisten, kwamen zij in slecht weer terecht.

Ze vlogen in formatie toen Michel het contact verloor op een hoogte van 13.000 voet. Roger kondigde een uitwijkmanoeuvre aan en toen werd het radiocontact verbroken. Toen Michel uit de wolken kwam, kon hij zich lokaliseren en vond hij een landingsplaats ten noorden van Bagdad. Na twee dagen ondervragingen bereikte hij eindelijk Teheran, van waaruit hij de families kon waarschuwen en ook de vrienden die op de hoogte waren van de zending. Deze hebben de militaire autoriteiten ingelicht.

Aangezien zij na hun "afwezigheid" niet naar hun eenheid waren teruggekeerd, werden zij beschouwd als "deserteurs".

Robby had een ongewoon charisma. Met zijn drie Sahara¹-expedities had hij ook buiten de Krijgsmacht naam gemaakt. Roger was, naast zijn functie als instructeur, vier seizoenen lang lid van de patrouille van de Rode Duivels geweest en nam vier-

Le hasard, cet incroyable hasard, veut que Paul ait vécu pendant de longues années à Sesto Calende alors qu'il volait pour la compagnie italienne Volare après la faillite de la Sabena. Il s'est donc également intéressé aux péripéties ayant entraîné le crash des deux autres aviateurs italiens.

Mais penchons-nous d'abord sur le convoyage des deux Marchetti pilotés par Roger F. et Michel Jacob de B.

À l'occasion de la commémoration des 40 ans de leur accident, j'ai rédigé un ouvrage retraçant la vie de nos deux amis, leur crash et les recherches effectuées pendant tous ces longs mois pour les retrouver.

Voici succinctement ce que j'en ai écrit :

« Le 5 décembre 1971, je reçois une lettre du Major Robby de Bruin m'informant qu'il part à Singapour avec le Commandant Roger Fagnoul pour y convoyer deux avions Marchetti au départ de l'Italie. Robby est à ce moment en poste à Rheindahlen (RFA) dans un état-major interallié. Roger a terminé sa transition Mirage et poursuit sa formation d'instructeur sur l'appareil à la base de Bierset.

Roger est coutumier de ce type de convoyage et a proposé à Robby de l'accompagner. Il a notamment, l'année précédente, amené tout seul un Marchetti en Australie... Sans aucun doute un record du monde pour ce type d'appareil.

Vers la mi-décembre, nous apprenons la terrible nouvelle. Après le briefing matinal, le commandant du groupe de vol s'est levé et a annoncé froidement : 'Nous avons deux deserteurs à la Force aérienne. Le Major de Bruin et le Commandant Fagnoul sont portés disparus !'

Leur disparition fait l'effet d'une bombe. Comme pas mal d'entre nous, j'ai une grande admiration pour Robby et je connais bien Roger vu qu'il était instructeur Fouga au cours de mon entraînement.

Ils étaient partis le 7 décembre de Diyarbakir à destination de Téhéran. Lors du passage des monts qui bordent la frontière entre l'Irak et l'Iran, ils se sont fait piéger par le mauvais temps.

Ils volaient en formation lorsque Michel a perdu le contact à une hauteur de 13.000 pieds. Roger a annoncé une manœuvre d'évitement puis le contact radio a été interrompu.

Michel est sorti des nuages, a pu se positionner et s'est posé au nord de Bagdad. Après avoir été interrogé pendant deux jours, il a finalement rejoint Téhéran d'où il a pu alerter les familles et les quelques amis au courant de la mission. Ces derniers en ont informé les autorités militaires.

N'ayant pas réintégré leur unité après leur « congé », ils ont donc été déclarés « deserteurs ».

Robby avait un charme peu ordinaire. Avec ses trois expéditions sahariennes¹, il s'était également fait un nom en-dehors des Forces armées. Quant à Roger, outre sa fonction d'instructeur,

1. In de winter van 1970 nam ik deel aan zijn laatste expeditie in een Piper Cub, de antropologische missie naar Niger

1. J'ai participé en Piper Cub à la dernière expédition, la mission anthropologique au Niger, au cours de l'hiver 1970.

Robby de Bruin & Roger Fagnoul

maal deel aan een expeditie naar Antarctica. Tijdens zijn vrije tijd vloog hij regelmatig voor de firma Marchetti (Charleroi) en was een zeer gewaardeerd instructeur bij de Aero Para Club van Spa. Ook vormde hij gedurende twee jaar een stuntpatrouille met zijn collega Michel Jacob uit Beucken op Marchetti SF-260: de Fennecs.

Op de basis van Bierset is het alle hens aan dek. De commandant van de vlieggroep (OSN), luitenant-kolonel René 'Souf' Soufnonguel, kent ze goed. Hij had Robby onder zijn commando in het 1 Smd en Roger is, zoals reeds vermeld, een Mirage instructeur in het 8 Smd. Hij vindt dat er iets moet gebeuren.

Persoonlijk had ik de kolonel als baas op het LuM hoofdkwartier en we hielden contact na zijn pensionering. De verdwijning van onze vrienden en de zoekacties die hij coördineerde werden vaak vermeld. Hij vertelde me dat hij, kort na de aankondiging van hun verdwijning, Jean-Marie Hourlay in zijn kantoor zag aankomen, een van zijn jonge piloten die hij als C.O. in het 1 Smd had gekend. Jean-Marie's pleidooi was eenvoudig: **er moet iets gedaan worden!** Souf nam contact op met de staf om te zien of de luchtmacht bezorgd was en kon overwegen een C-130 te sturen om boven de vermoedelijke crashplaats te zoeken. De reactie van de stafchef was prompt: "Geen sprake van."

In mei van dit jaar zag ik mijn vriend Jean-Marie Hourlay terug, na meer dan 40 jaar, op de begrafenis van Jean-Pierre Quodbach, een andere grote veteraan van het 1 Smd. We spraken over zijn interventie bij de Souf. Hij vertelde mij dat hij inderdaad met een RF (Thunderflash) van Florennes naar Bierset was gevlogen, met Jo Transon als wingman, om de Souf te ontmoeten en hem over te halen "iets te doen": "Ik zei hem dat als een van ons zou verdwijnen, Robby de eerste zou zijn om hem te gaan zoeken. Dus was het niet meer dan normaal dat we al het mogelijke zouden doen om hen te vinden.

Ik kwam terug naar het squadron (42 in Florennes) en bleef tot diep in de nacht bellen in de hoop dat er iets zou gebeuren.

De volgende morgen zag ik de OSN in het smaldeel aankomen. In aanwezigheid van de C.O., kreeg ik een formeel militair bevel om me niet meer met deze zaak te bemoeien!

Het werd duidelijk dat niet alle hoofden in dezelfde richting stonden.

Gelukkig nam Souf de leiding en werd de solidariteitsactie, met inbegrip van de fondsenwerving, probleemloos uitgevoerd. Zoals Souf mij persoonlijk vertelde: "Tijdens de ochtendbriefing vertelde ik de piloten en het belangrijkste personeel van de basis dat ik geld nodig had, veel geld... Dat het meer dan een honderd frank biljet was... Het werkte!!!

Zo konden vrienden van onze twee vliegeniers, Freddy Heurckmans en Jacques Laurent, heel snel met Michel Jacob naar de regio gaan om de zoektocht te organiseren met de Iraanse en Iraakse civiele en militaire autoriteiten.

il a été membre de la patrouille des Diables Rouges pendant quatre saisons et a participé autant de fois à une expédition en Antarctique. Il volait régulièrement en dehors des heures de service pour le compte de la firme Marchetti (Charleroi) et était un instructeur fort apprécié à l'Aéro-para club de Spa. Depuis deux ans, il formait par ailleurs une patrouille acrobatique avec son collègue Michel Jacob de Beucken sur Marchetti SF-260 : les Fennecs.

À la base de Bierset, c'est le branle-bas de combat. Le commandant du groupe de vol (OSN), le Lieutenant-colonel René « Souf » Soufnonguel, connaît bien les intéressés. Il a eu Robby sous ses ordres à la 1 Esc et Roger est, comme déjà précisé, instructeur Mirage à la 8 Esc. Il estime qu'il faut faire quelque chose.

Personnellement, j'ai eu le colonel comme patron à l'état-major de la FAé et nous sommes restés en contact après sa mise à la retraite. La disparition de nos amis et les recherches entreprises sous sa coordination ont bien souvent été évoquées. Ainsi, il m'a précisé que peu après l'annonce de leur disparition, il a vu arriver Jean-Marie Hourlay dans son bureau, un de ses jeunes pilotes qu'il a connu comme C.O. à la 1 Esc. Le discours que Jean-Marie lui tient est simple : **il faut faire quelque chose !** Souf a pris contact avec l'état-major pour voir si la Force aérienne se sent concernée et peut envisager l'envoi d'un C-130 pour effectuer des recherches au-dessus de l'endroit présumé du crash. La réaction du chef d'EM ne s'est pas fait attendre : 'Il n'en est pas question.'

Au mois de mai de cette année, j'ai revu l'ami Jean-Marie Hourlay après plus de 40 ans, lors de l'enterrement de Jean-Pierre Quodbach, un autre grand ancien de la 1 Esc. Nous avons évoqué son intervention auprès du Souf. Il m'a confié qu'il s'était effectivement rendu en RF (Thunderflash) de Florennes à Bierset, avec Jo Transon comme ailier, pour rencontrer le Souf et le persuader de « faire quelque chose » : « Je lui ai dit que si l'un d'entre-nous venait à disparaître, Robby serait le premier à partir à sa recherche. Il était donc tout à fait normal de remuer ciel et terre pour essayer de les retrouver.

Je suis revenu au squadron (la 42e à Florennes) et je n'ai pas arrêté de téléphoner jusque tard dans la nuit en espérant que cela bouge.

Le lendemain matin, j'ai vu arriver l'OSN à l'escadrille. En présence du C.O., j'ai reçu l'ordre formel et militaire de ne plus m'occuper de cette affaire ! »

Manifestement toutes les têtes n'étaient pas tournées dans la même direction.

Heureusement, le Souf a pris l'affaire en main et l'action de solidarité, avec notamment la récolte de fonds, a été menée rondement. Comme le Souf me l'a précisé personnellement : 'Au briefing matinal, je me suis adressé aux pilotes et personnel clé de la base en leur disant que j'avais besoin d'argent, de beaucoup d'argent... Qu'il ne s'agissait donc pas d'un billet de cent francs... Cela a fonctionné !!!'

Robby de Bruin & Roger Fagnoul

Er werd een comité voor wederzijdse hulp opgericht om de nodige fondsen te verzamelen voor de financiering van andere onderzoeksactiviteiten. Half april, na verschillende mislukte missies, trok een team bestaande uit Jacques Laurent en twee

C'est ainsi que très rapidement, des amis de nos deux aviateurs, Freddy Heurckmans et Jacques Laurent, ont pu se rendre dans la région avec Michel Jacob pour organiser les recherches avec les instances civiles et militaires iraniennes et irakiennes.



Remise d'un important chèque au comité d'entraide par l'ABPNL.

Overhandiging van een belangrijke cheque vanwege ABPNL aan het comité voor wederzijdse hulp.

Sur la photo/Op de foto:

Jacques Rabaey,
JP Quodbach, JM Jacquemart,
R. Soufnonguel, Denis Rolin,
Franky Van Den Broecke
et Louis Boulanger.

parachutisten, Guy Waeghenaere en Léon Debacker, naar Noord-Irak en slaagde erin dicht bij de vermeende crashplaats te komen. De besneeuwde bergtoppen zijn ongeveer 4.500 meter hoog. Helaas hadden ze hun geheimen nog niet prijsgegeven.

Een groot moment van emotie en verwarring half mei... In België komt een bericht van Interpol aan met het nieuws van de ontdekking van een Marchetti in de streek van Kermanshah. Nadat hij de coördinaten van het wrak had ontvangen, begeeft Léon De Backer, die in de buurt was, zich naar de plaats van de ramp. Vergezeld door enkele soldaten en de herders die het vliegtuig hadden ontdekt, bereikt hij, na enkele uren beklimming van de berg Amrouleh, de plaats van het ongeval. Het vliegtuig stortte te pletter op 30 meter van de top van de berg.

Tot zijn grote verbazing komt de registratie van het vliegtuig niet overeen. Het was de Marchetti I-SINL, het vliegtuig van Michel Jacob, bestuurd door Luigi Tamborini...

Voor de Italiaanse vrienden is dit nieuws een grote troost. Maar voor alle vrienden van Robby en Roger is de teleurstelling groot, vooral omdat we niet eens op de hoogte waren van het neerstorten van dit vliegtuig...

Begin juli, wanneer de sneeuw smelt, passeert een Belgische wetenschappelijke expeditie IRAN 72 op de terugweg door de streek en verneemt zij dat de wrakstukken van het vliegtuig van Roger en Robby gevonden zijn. Een paar dagen later worden onze twee vliegeniers door KLM naar Schiphol teruggevlogen en vervolgens met een C-119 naar de basis van Bierset.

Un comité d'entraide a été mis sur pied afin de récolter les fonds nécessaires pour financer d'autres activités de recherche. À la mi-avril, après plusieurs missions infructueuses, une équipe composée à nouveau de Jacques Laurent et de deux paras, Guy Waeghenaere et Léon Debacker, se rend dans le nord de l'Irak et parvient à se rapprocher de l'endroit supposé du crash. Les sommets des monts toujours enneigés avoisinent les 4.500 m. Ils ne livrent malheureusement pas encore leur secret.

Grand moment d'émotion et de confusion à la mi-mai... Un message diffusé par Interpol parvient en Belgique avec la nouvelle de la découverte d'un Marchetti dans la région de Kermanshah. Après avoir reçu les coordonnées de l'épave, Léon De Backer qui se trouve dans les environs, va se rendre sur les lieux du sinistre. Accompagné par les bergers qui ont découvert l'appareil et par quelques militaires, il arrive après plusieurs heures d'ascension du mont Amrouleh à l'endroit de l'accident. L'avion a percuté la montagne à 30 m du sommet.

À sa grande surprise, l'immatriculation de l'avion ne correspond pas. Il s'agit du Marchetti I-SINL, l'avion de Michel Jacob, piloté par Luigi Tamborini...

Pour les amis italiens, cette nouvelle est d'un grand réconfort. Mais pour tous les amis de Robby et Roger, la déception est fort grande d'autant plus que nous ignorions tout du crash de cet appareil...

À la fonte des neiges, début juillet, une expédition scientifique belge IRAN 72 passe par la région sur la route du retour et apprend la nouvelle de la découverte de l'épave de l'avion de Roger et Robby. Quelques jours plus tard, nos deux aviateurs sont rapatriés par avion KLM à Schiphol et ensuite en C-119 jusqu'à la base de Bierset. »





De plaats van impact
en een gedeelte van het wrak van de I-SINL.

40 jaar later, in 2011, vond ik het, als voorzitter van onze vereniging, onze plicht om hulde te brengen aan deze twee opmerkelijke figuren.

Ook moesten wij onze erkentelijkheid betuigen aan de leden van het onderzoeksteam, aan de talrijke toenmalige donateurs en aan allen die zich hadden ingezet voor het welslagen van de opsporingen.

Zo werd in augustus 2011 op het vliegveld van Spa een bijeenkomst georganiseerd in het kader van een reünie van de Vieilles Tiges. De families van onze twee vliegeniers en de vele acteurs van dit ongelooflijke epos waren hierop aanwezig.

Ook vandaag nog denken wij met ontroering terug aan de geest van kameraadschap en vriendschap die aan de basis lag van deze solidariteitsactie.

Voor mij, zoals voor een groot aantal vrienden, heeft de dood van Robby en Roger een grote leegte achtergelaten.



Spa, 10 augustus 2011. Herdenking ter gelegenheid van de 40^{ste} verjaardag van het ongeval van Robby en Roger.



L'endroit de l'impact
et un morceau de l'épave du I-SINL.

40 ans plus tard, en 2011, j'ai estimé comme président de notre association, que nous nous devons de rendre hommage à ces deux personnalités hors du commun.

Il fallait par ailleurs témoigner notre gratitude aux membres du Comité de recherches, aux nombreux donateurs de l'époque et à tous ceux qui se sont investis de près ou de loin, pour que ces recherches aboutissent.

C'est ainsi qu'au mois d'août 2011, une rencontre a été organisée à l'aérodrome de Spa dans le cadre d'une réunion des Vieilles Tiges, entre les familles de nos deux aviateurs et les nombreux acteurs de cette incroyable épopée.

Aujourd'hui encore, c'est avec émotion que nous repensons à l'esprit de camaraderie et d'amitié qui a constitué le fondement de cette action de solidarité.

Pour moi comme pour un grand nombre d'amis, la mort de Robby et Roger a laissé un grand vide.



10 août 2011, Spa. Commémoration des 40 ans de l'accident de Robby et Roger.

Het traject van de Marchetti's, bestuurd door de Italiaanse piloten

Wat wij niet wisten en wat wij dankzij het onderzoek van Paul Maenhaut hebben ontdekt, is de saga van de formatie van de vier "Italiaanse" Marchetti's.

Zij verlaten Malpensa (Milaan) op **2 december 1971**, twee dagen voor de Belgische patrouille. Het is eigenaardig dat er geen coördinatie is geweest tussen de twee formaties. Dit is waarschijnlijk te wijten aan het feit dat de routes van de twee patrouilles verschilden: de Italianen gingen via Syrië, terwijl Roger en Michel via Turkije naar Irak/Iran vlogen.

We zaten midden in de Koude Oorlog en de Russische aanwezigheid in Syrië was een realiteit. De Syrische luchtverkeersleiding dwingt de Italianen te landen in Damascus, naar eigen zeggen "om hun documenten te controleren".

Op **5 december** vertrekt de formatie van vier Marchetti's vanuit Bagdad naar Bander Abbas (Iran) aan de ingang van de Perzische Golf. Halverwege, ter hoogte van Shiraz krijgen zij van de Iraanse luchtverkeersleiding opdracht op dat vliegveld te landen. De missie kon niet worden voortgezet wegens het aanhoudende conflict tussen India en Pakistan².

Op **6 december** stijgen Roger en Robby op van Elazig in Turkije naar Teheran. Door het slechte weer moeten zij echter uitwijken naar Diyarbakir.

De volgende dag, **7 december**, vertrekken ze vroeg met de Marchetti I-SINM, met een tragisch einde voor Roger en Robby. Dit is des te dramatischer omdat we nu weten dat de missie niet verder had kunnen gaan dan Iran. Deze informatie werd hen helaas nooit meegedeeld. Een coördinatie tussen de twee formaties, of eenvoudigweg een contactpunt in Sesto Calende, zou het mogelijk hebben gemaakt dit drama... en het daaropvolgende te vermijden!

De crash van het I-SINL vliegtuig

Op 10 december slaagt Michel Jacob er eindelijk in Teheran te bereiken na een aantal incidenten. Diezelfde dag landen de vier Italiaanse vliegtuigen ook in Teheran vanuit Shiraz. Zij krijgen toestemming van de moedermaatschappij Marchetti om de toestellen naar Italië terug te vliegen.

Op 13 december keert Michel met een lijnvliegtuig terug naar België met het gevoel dat hij zijn uiterste best heeft gedaan om onze vrienden te vinden.

De leider van de Italianen, **Silvano Galli**, besluit na Marchetti te hebben ingelicht om ook het vliegtuig van Michel, geregistreerd I-SINL, naar Italië terug te brengen. Hij is van mening dat het vliegtuig kan worden toevertrouwd aan **Luigi Tamborini**, de begeleider, hoewel deze geen beroepspiloot is.

Diezelfde 13 december, bij het vertrek uit Teheran met Bagdad als bestemming, is het weer geschikt en maakt het

2. Aan dit derde Indo-Pakistaanse conflict kwam ongeveer tien dagen later een einde met de onafhankelijkheidsverklaring van Bangladesh op 16 december 1971.

Le convoyage des Marchetti pilotés par les aviateurs italiens

Ce que nous ignorions et que nous avons découvert grâce aux recherches effectuées par Paul Maenhaut, c'est la saga de la section des quatre Marchetti « italiens ».

Ils ont quitté Malpensa (Milan) le **2 décembre 1971**, soit deux jours avant la patrouille belge. Il est étonnant de constater qu'il n'y ait eu aucune coordination entre les deux formations. Cela s'explique sans doute du fait que les routes suivies par les deux patrouilles diffèrent : les Italiens passeront par la Syrie tandis que Roger et Michel passeront en Irak/Iran via la Turquie. Nous sommes en pleine guerre froide et la présence russe est une réalité en Syrie. Le contrôle aérien syrien obligera d'ailleurs les Italiens à se poser à Damas, dicit « en vue d'une vérification de leurs documents ».

Le **5 décembre**, la formation des quatre Marchetti décolle de Bagdad à destination de Bander Abbas (Iran) à l'entrée du Golfe persique. À mi-chemin, à hauteur de Shiraz, ils reçoivent l'ordre du contrôle aérien iranien d'atterrir sur cet aéroport.

La mission ne peut être poursuivie du fait du conflit en cours depuis de longs mois entre l'Inde et le Pakistan².

Le **6 décembre**, Roger et Robby décollent d'Elazig en Turquie à destination de Téhéran. Le mauvais temps les oblige toutefois à se dérouter vers Diyarbakir.

Le lendemain **7 décembre**, ils repartent de bonne heure avec la fin tragique pour Roger et Robby à bord du Marchetti I-SINM. C'est d'autant plus dramatique vu que nous savons maintenant que la mission n'aurait pas pu se poursuivre au-delà de l'Iran. Cette information ne leur a malheureusement jamais été communiquée. Une coordination entre les deux formations, ou tout simplement un point de contact à Sesto Calende, aurait permis d'éviter ce drame... et le suivant !

Le crash de l'avion I-SINL

Le 10 décembre, Michel Jacob réussit finalement à rejoindre Téhéran après pas mal de péripéties. Ce même jour, les quatre appareils italiens atterrissent également à Téhéran en provenance de Shiraz. Ils ont reçu l'autorisation de la maison mère Marchetti de ramener les appareils en Italie.

Le 13 décembre, Michel rentre par avion de ligne en Belgique avec le sentiment d'avoir fait le maximum pour retrouver nos amis.

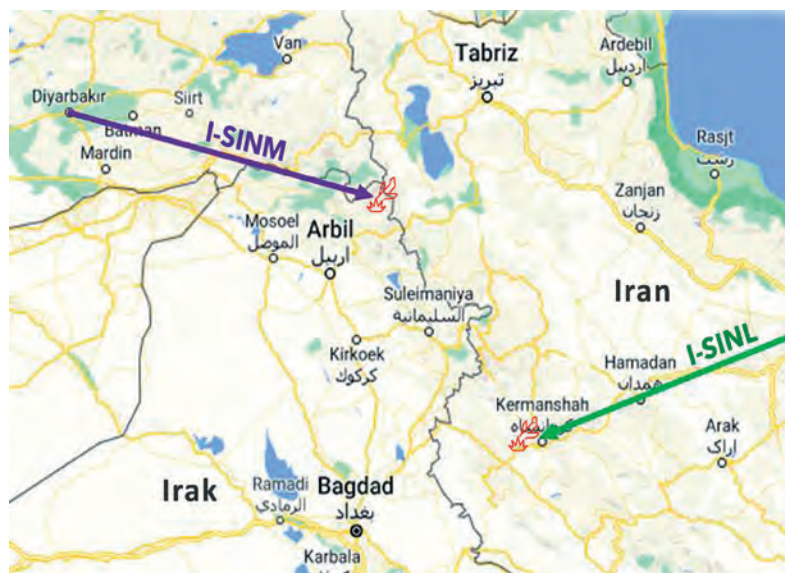
Le leader des Italiens, **Silvano Galli**, décide après en avoir informé Marchetti d'également ramener en Italie l'avion de Michel, immatriculé I-SINL. Il estime que l'appareil peut être confié à **Luigi Tamborini**, l'accompagnateur, bien que celui-ci ne soit pas pilote professionnel.

Ce même 13 décembre, au départ de Téhéran avec Bagdad comme destination, la météo est convenable et permet de

2. Il sera mis fin à ce troisième conflit indo-pakistanaï une dizaine de jours plus tard, avec la déclaration d'indépendance du Bangladesh, le 16 décembre 1971.

Plaats van de twee crashes.

Localisation des deux crashes.



mogelijk om op lage hoogte te blijven in de opeenvolgende valleien. Na anderhalf uur vliegen verslechtert het weer echter en de formatie wordt gedwongen om boven 13.000 voet te klimmen, de veiligheidshoogte...

De wolken pakken zich samen en het wordt steeds moeilijker om visueel contact met de leider te houden. Het weer is echt te slecht en Silvano Galli besluit om terug te keren naar Teheran. Tijdens dit manoeuvre slaagde slechts één vliegtuig erin visueel contact te houden.

Galli en zijn wingman bereiken Teheran na een vlucht van meer dan zeven uur! Dertig minuten later voegt een derde vliegtuig zich bij hen. De vierde piloot is uitgeweken naar Kermanshah, een twee uur durende vlucht van Bagdad. Luigi Tamborini verloor visueel en radiocontact met de andere leden van de formatie. Bijzonder moeilijke vluchtomstandigheden, met veel turbulentie en een gebrek aan zuurstof op deze hoogte, maken het hem onmogelijk het vliegtuig in veiligheid te brengen. Ook hij wordt als vermist opgegeven.

Gedurende enkele dagen zullen de Italiaanse vrienden het nodige doen om te proberen het vliegtuig van Tamborini te vinden. De Iraanse autoriteiten zijn even coöperatief als voordien, maar iedereen moet de feiten onder ogen zien... het vermoedelijke crashgebied is veel groter dan dat van Roger en Robby's vliegtuig.

Even later komt het tot een vredesakkoord tussen India en Pakistan en krijgen de Italiaanse vrienden de nodige machtigingen om hun missie naar Singapore voort te zetten.

Op 28 december 1971 stijgen de drie Marchetti's op uit Teheran, passeren in Kermanshah om het vierde toestel op te pikken en landen uiteindelijk via Karachi in Bombay.

Op 2 januari vertrekken zij naar Nagpur (India) en de volgende dag leveren zij het toestel officieel af aan de autoriteiten van Singapore.

Missie volbracht..., maar de prijs was zeer hoog: het verlies van drie bemanningsleden.

Het lot eist zijn tol

Terug thuis vliegt Franco Mainero, één van de vier Marchetti-piloten, naar Turijn waar hij zijn vrouw met zijn PA-30

rester à basse altitude dans les vallées qui se succèdent. Toutefois, après 1 h 30 de vol, le temps se dégrade et la formation est obligée, vu le relief, de monter au-delà de 13.000 pieds, l'altitude de sécurité...

Les nuages s'accumulent et il devient de plus en plus difficile de rester en contact visuel avec le leader. La météo est vraiment trop mauvaise et Silvano Galli décide de revenir à Téhéran. Au cours de cette manœuvre, un seul appareil parvient à garder le contact.

Galli et son ailier rejoignent Téhéran après plus de sept heures de vol! Trente minutes plus tard, un troisième appareil les y rejoint. Le quatrième pilote se déroutera à Kermanshah, à deux heures de vol de Bagdad. Quant à Luigi Tamborini, il a perdu contact visuel et radio avec les autres membres de la formation. Des conditions de vol particulièrement difficiles, beaucoup de turbulence et un manque d'oxygène à cette altitude, ne lui ont pas permis de ramener l'avion à bon port. Il sera lui aussi porté disparu.

Pendant quelques jours, les amis italiens vont entreprendre à leur tour les démarches nécessaires pour essayer de retrouver l'appareil de Tamborini. Les autorités iraniennes seront toujours aussi coopératives mais tous devront se rendre à l'évidence..., la zone présumée du crash est beaucoup plus étendue que celle de l'avion de Roger et Robby.

Entretemps, la paix est intervenue entre l'Inde et le Pakistan et les amis italiens obtiennent les autorisations nécessaires pour poursuivre leur mission à destination de Singapore.

Le 28 décembre 1971, les trois Marchetti décollent de Téhéran, passent par Kermanshah pour récupérer le quatrième appareil et atterrissent finalement à Bombay via Karachi.

Le 2 janvier, ils repartent pour Nagpur (Inde) et le lendemain, ils livrent officiellement les appareils aux autorités de Singapore.

Mission accomplie..., mais le prix à payer est extrêmement lourd : la perte de trois membres d'équipage.

Le sort s'acharne

De retour au pays, Franco Mainero, l'un des quatre pilotes Marchetti, se rend à Turin où il embarque son épouse dans

Robby de Bruin & Roger Fagnoul

oppikt en onmiddellijk vertrekt naar Alghero in het noorden van Sardinië om zijn vijf kinderen te ontmoeten.

Het weer was slecht en het vliegtuig is nooit op zijn bestemming aangekomen.

Resten van bagage werden gevonden bij Calvi. Het zoeken in de regio heeft echter geen resultaten opgeleverd.

De herdenking

Op initiatief van Paul Maenhaut vond deze herdenking plaats op 25 en 26 juli in Sesto Calende, in aanwezigheid van familieleden (Joël Fagnoul, Dominique, Marie-Hélène en Vincent de Bruin) en vele vrienden.

Onze oud-voorzitter, Wif De Brouwer (zelfde promotie als Robby), Serge Martin (zelfde promotie als Roger) en Willy Kother (expedities op Antarctica met Roger en in Niger met Robby) waren ook aanwezig. Louis Jeangout (voorzitter van de OFC) en Alex Dewilde, zoals Paul ook een piloot bij Volare, namen ook deel aan de herdenking.

In aanwezigheid van de families en een beperkt aantal genodigden werd door de burgemeester van Sesto Calende op 25 juli een bloemenkrans neergelegd aan de herdenkingsplaat waarin de namen van alle vliegeniers gegrift zijn die om het leven kwamen tijdens opdrachten voor SAI Marchetti. Deze plaat bevindt zich in het kerkje 'Sant Maria' aan de noordkant van de stad.

De officiële huldigingsceremonie vond plaats op 26 juli in het stadhuis van Sesto Calende. (zoals men op de foto op pagina 41 kan merken). Paul, die de gebeurtenissen van toen in detail gereconstrueerd en gebundeld heeft in een prachtig

son PA30 et décolle aussitôt pour Alghero au nord de la Sardaigne pour y retrouver ses cinq enfants.

La météo est mauvaise et l'appareil n'arrivera pas à destination.

Des restes de bagage sont retrouvés au large de Calvi. Les recherches dans la région ne donneront toutefois aucun résultat.

La commémoration

C'est donc à l'initiative de Paul Maenhaut que cette commémoration s'est déroulée les 25 et 26 juillet à Sesto Calende, en présence de membres des familles (Joël Fagnoul, Dominique, Marie-Hélène et Vincent de Bruin) et de nombreux amis.

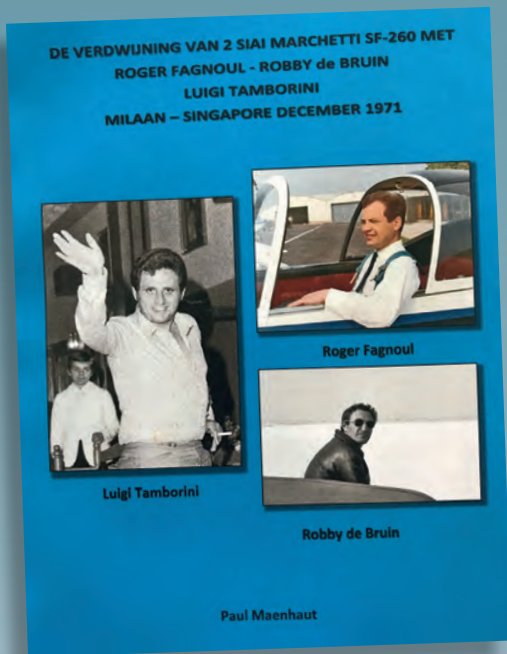
Notre past-president, Wif De Brouwer (même promotion que Robby), Serge Martin (même promotion que Roger) et Willy Kother (expéditions en Antarctique avec Roger et au Niger avec Robby) ont également tenu à être présent. Ce fut également le cas de Louis Jeangout (président de l'OFC) et d'Alex Dewilde, pilote à Volare tout comme Paul.

Le 25 juillet, en présence des membres de la famille et d'un nombre limité d'invités, le maire de Sesto Calende a déposé une gerbe à la plaque commémorative où sont gravés les noms de tous les aviateurs qui ont perdu la vie lors de missions pour SIAI Marchetti. Cette plaque se trouve dans la petite église « Sant Maria », au côté nord de la ville. Paul a reconstitué en détails les événements de l'époque et les a rassemblés dans un très bel ouvrage (rédigé en français, néerlandais et italien) qu'il a pu présenter lors de la cérémonie d'hommage qui s'est tenue à la maison communale de Sesto Calende comme on peut le voir sur la photo sur la page 41.



De families van Robby, Roger en Luigi geflankeerd door burgemeester Giovanni Buzzi en vice-burgemeester Edoardo Favaron. Tussen de notabelen; Joël Fagnoul, Vincent, Marie-Hélène, Dominique de Bruin, Loredana & Luca Tamborini.

Les familles de Robby, Roger et Luigi, flanquées par le maire Giovanni Buzzi et vice-maire Edoardo Favaron. Entre les notables, Joël Fagnoul, Vincent, Marie-Hélène, Dominique de Bruin, Loredana & Luca Tamborini.



De frontpagina van het boek van Paul Maenhaut.

La couverture du livre de Paul Maenhaut.

Belangstelling in de lokale pers.

L'Intérêt dans la presse locale.



Hierboven: De voorstelling van het boek.

Ci-dessus : La présentation du livre.

boek (geschreven in het Frans, Nederlands en Italiaans) kreeg er de gelegenheid om zijn werk voor te stellen.

Tijdens dit ontroerende eerbetoon memoreerde Wif De Brouwer de avontuurlijke carrières van onze twee overleden vrienden. Mevrouw Loredana Tamborini sloot dit officiële gedeelte af door de zeer mooie en sympathieke persoonlijkheid van haar echtgenoot op te roepen.

Tenslotte werd het eerbetoon aan de drie vliegeniers afgesloten met zeer ontroerende passages van een SF-260.

Het laatste woord... geven we aan Vincent de Bruin, piloot bij ASL France:

"Nogmaals hartelijk dank Paul, voor al het werk, voor alle energie die je in de realisatie van je werk hebt gestoken, voor deze schitterende organisatie, en vooral voor het feit dat je ons de gelegenheid hebt gegeven de familie Tamborini te leren kennen. We zullen deze prachtige momenten van ontroering nooit vergeten".

Au cours de cet émouvant hommage, Wif De Brouwer a retracé les carrières aventureuses de nos deux amis disparus. Madame Loredana Tamborini a quant à elle clôturé cette partie officielle en évoquant la très belle et sympathique personnalité de son époux.

Par la suite, une gerbe a été déposée devant la plaque commémorative reprenant les noms des pilotes décédés au cours de missions pour l'entreprise SIAI Marchetti.

Enfin, c'est par les évolutions combien émouvantes d'un SF-260 que la cérémonie d'hommage aux trois aviateurs a été clôturée.

Le mot de la fin... nous le donnons à Vincent de Bruin, pilote à ASL France :

« Encore un énorme merci Paul, pour tout ce travail, pour toute l'énergie dépensée à la réalisation de ton ouvrage, pour cette magnifique organisation, et par-dessus tout, de nous avoir permis de faire connaissance avec la famille Tamborini. Nous n'oublierons jamais ces magnifiques moments d'émotions. »