



Driemaandelijks tijdschrift

Périodique trimestriel

Édition 1/96

Édition 1/96

3

Documentatie centrum van de 15de Wing
Centre de documentation du 15^{ième} Wing

Verantwoordelijke uitgever : J. Huybens : Editeur responsable



DE C-130 : BIJNA 25 JAAR TROUWE DIENSTEN BIJ DE BLAUWE SIOUX...

Zoals reeds vermeld in de vorige uitgave van dit tijdschrift werd op woensdag 27 juni 1973 de carrière van het prestigieuze C-119G transportvliegtuig van de Belgische Lu M afgesloten met een overvlucht van de laatste vijf toestellen.

In dienst genomen op het einde van 1952, waren niet minder dan 46 exemplaren "Flying Boxcar" (versies "F" en "G"), elk uitgerust met twee stevige steromotoren Wright R-3350-85 van 3500 PK, in dienst genomen door de Lu M. Gedurende twintig jaar operaties, hadden ze niet minder dan 150000 vluchten op hun actief. Die dag luidde ook het definitief einde in van het geronk van zuigermotoren te Melsbroek.

Mede door het intensief gebruik na de onafhankelijkheid van Belgisch Kongo in 1960, hadden de toestellen vlugger dan verwacht hun urenpotentieel bereikt. Een oplossing diende gezocht om een vloot doeltreffende en presterende taktische transportvliegtuigen te verwerven, die beantwoorde aan de nationale en internationale (NAVO) normen.

Het zoeken naar een geschikte opvolger was reeds sedert het midden van de zestiger jaren begonnen, en niet minder dan acht vliegtuigbouwers reageerden op het Belgisch verzoek. Tussen de voorstellen vonden we de Aeritalia G-222, de Fokker F-27 en de Hawker Siddeley Andover terug. Deze toestellen voldeden echter niet volkomen aan de Belgische noden. Meer aandacht trokken echter Transall met de C-160, Bréguet met de Br 941S, De Havilland Canada die de DHC-5 Buffalo aanpreef, en Lockheed die de C-130 voorstelde. De achtste suggestie kwam van Fairchild, de constructeur van de C-119. Deze firma stelde voor de bestaande vloot van Flying Boxcars 15e Wing te verjongen (jawel, men had toen deze term reeds in de mond!) tegen een prijs van ongeveer 20 miljoen per cel. Dit was uiteraard de goedkoopste oplossing in vergelijking met het kopen van nieuwe toestellen. De voornaamste ingreep zou erin bestaan twee turboreactoren J 85-GE-19 van 1293 kgp elk te monteren naast de bestaande motoren, naar het voorbeeld van de Lockheed P-2 Neptune. Deze supplementaire motoren zouden dezelfde brandstof gebruiken dan de zuigermotoren en zouden een verhoging van de kruissnelheid en de nuttige last toelaten, gekoppeld aan een wezenlijke vermindering van de aanloopafstand. Een YC-119K werd in april 1969 in vlucht voorgesteld te Melsbroek door de firma Fairchild-Hiller. Ondanks de besparende aspecten van dit project, was het meteen duidelijk dat het hier slechts om een voorlopige oplossing kon gaan.

LE C-130 : PRES DE 25 ANS DE SERVICES LOYAUX CHEZ LES SIOUX BLEUS...

Comme décrit dans l'édition précédente de ce périodique, c'était un mercredi, le 27 juin 1973, qu'avec un survol des cinq derniers Fairchild C-119G se termine la carrière de ce transporteur au sein de notre Force Aérienne.

Mis en service fin 1952, pas moins de 46 nouveaux exemplaires du "Flying Boxcar" (en version "F" et "G"), équipés de deux massifs moteurs en étoile Wright R-3350-85 de 3500 cv, furent reçus par la F Aé. Pendant vingt ans de service, ils avaient accumulé quelque 150000 heures de vol. Ce jour marqua aussi le début de la retraite définitive de Melsbroek du moteur à pistons.

Vu l'usage intensif après l'indépendance du Congo belge en 1960, ces machines étaient arrivées à leur potentiel d'heures de vol plus vite qu'anticipé. Une solution pour acquérir une flotte d'avions de transport tactiques efficace et performante, répondant aux besoins nationaux et internationaux (OTAN), s'imposait.

La recherche d'un successeur commença vers la moitié des années soixante, et pas moins de huit constructeurs répondaient à la demande belge. Parmi les propositions se trouvaient l'Aeritalia G-222, le Fokker F-27 et le Hawker Siddeley Andover. Cependant, ces avions ne convenaient pas tout à fait aux besoins belges. Par contre, Transall avec le C-160, Bréguet avec le Br 941S, De Havilland Canada, qui offrait le DHC-5 Buffalo, et Lockheed, qui participait avec son C-130 Hercules, attiraient plus l'attention. La huitième suggestion parvenait de Fairchild même, constructeur du C-119. Elle prévoyait de rajeunir (et oui, on pensait déjà à cela il y a 25 ans!) la flotte de Flying Boxcar existante au 15e Wing pour un coût d'environ 20 millions de FB par cellule, solution nettement moins chère que d'acheter un nouveau type d'avion. La modification principale était l'installation supplémentaire de deux turboréacteurs J 85-GE-17 de 1293 kgp à la façon du Lockheed P-2 Neptune. Ce moteur d'appoint utilisait le même carburant que les moteurs à pistons et permettait une augmentation de la charge et de la vitesse maximale, ainsi qu'une réduction du roulage au décollage.

Un YC-119K fut même l'objet d'une démonstration à Melsbroek en avril 1969 par la firme Fairchild-Hiller. Malgré sa nature très économique, cette proposition ne pouvait cependant guère représenter qu'une solution temporaire.



DE SELECTIE

Van de vier kandidaten die door de eerste selectieproef waren gekomen, werd in eerste instantie de C-160 van Transall geweerd wegens het ontbreken van de economische compensaties, die vast met het contract waren verbonden. De twintig vliegtuigen die aan een gunstige prijs werden aangeboden waren in feite exemplaren die door de Luftwaffe teveel besteld waren, en er voorlopig geen bestemming hadden.

De viermotorige Breguet was geruime tijd kandidaat nummer 1, ondanks een hoog prijskaartje. Nochtans was het ontbreken van een bouwlicentie van de Franse "Administration de l' Aéronautique", (het groene licht voor een serieproductie) er de oorzaak van dat dit vliegtuig uiteindelijk niet geselecteerd werd.

Van de twee overblijvende rivalen had De Havilland het voordeel verregaande en belangrijker compensaties in het vooruitzicht te stellen dan Lockheed, dat niet kon rekenen op de steun van de Amerikaanse regering. De vooropgestelde compensatiebestellingen overtroffen met meer dan 50 % de totale waarde van het Belgisch aankoopscontract, en hielden onder andere de volledige montage van de DHC-5 in de fabrieken van SABCA in. Wat de C-130 betrof, vonden de tegenstanders dat hij te groot was en dat het hier eerder om een strategisch toestel ging.

Hoedanook, op 10 maart 1971 kondigde het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie aan dat het nieuwe zware transportvliegtuig voor de Luchtmacht de C-130 zou zijn.

Wat die keuze beïnvloed heeft zijn hoogstwaarschijnlijk de unieke operationele voordelen van de C-130. Met het oog op de Belgische deelname aan de snelle interventiemacht van de NAVO ("AMF") was zijn hoge actieradius zeker een grote troef. Bovendien was de Hercules het enige vliegtuig dat tegelijk twee lichte pantsers van het CVRT-type van onze landmacht kon meenemen. Het feit dat de Hercules reeds een vijftiental jaren in dienst was, verzekerde eveneens een goed uitgebouwde logistieke steun. Het vliegtuig had ten andere reeds zijn vuurdoop gekregen tijdens het conflict in Vietnam. Het was overigens ook met 15 C-130 van de USAF dat de Belgische paras in 1964 naar Kongo werden overgevoerd om er de door de Simba rebellen gegijzelde landgenoten in Stanleystad en Paulis te ontzetten. Vandaag de dag weten we dat deze humanitaire tussenkomst de eerste van deze aard was, en dat de Hercules er met succes nog vele andere op zijn palmares zal schrijven. Wat eveneens van groot belang was, was het feit dat het aantal benodigde C-130 beduidend lager was dan het aantal Buffalo's, wat dan meteen vertaald wordt in een besparing op de werkingskosten van de ganse vloot.

De ondertekening van het contract met betrekking tot de aankoop van twaalf vliegtuigen van het type C-130H gebeurde te Brussel op 6 april 1971. Prijskaartje: 2,75 miljard BF.

LA SELECTION

Des quatre candidats qui avaient dépassé la première sélection, le C-160 de Transall fut rejeté par manque d'une garantie de compensations économiques qui étaient fermement rattachées au contrat. Les vingt avions offerts pour un prix intéressant étaient en effet des exemplaires commandés "en trop" pour la Luftwaffe qui n' en avait plus vraiment besoin.

Le quadripropulseur de Breguet pour sa part fut longtemps le candidat numéro un, malgré le fait qu' il était coûteux. Seulement, l' absence d' un contrat de l' Administration de l' Aéronautique française, et qui devait lancer la production en série, fit que le Br 941S ne fut finalement pas retenu.

Des deux concurrents restants, De Havilland avait l' avantage d' offrir des compensations remarquables et beaucoup plus importantes que Lockheed, qui ne pouvait pas compter sur le support du gouvernement américain. Les commandes proposées dépassaient de plus de 50% la valeur totale du contrat belge, et comprenaient entre autre l' assemblage par la SABCA en Belgique même des DHC-5 commandés. En ce qui concerne le C-130, les antagonistes le trouvaient trop grand et prétendaient qu' il s' agissait d' un avion plutôt stratégique.

Quoiqu' il en soit, le Comité Ministériel de Coordination Economique et Sociale annonça le 10 mars 1971 que le produit de chez Lockheed deviendrait le nouvel avion de transport lourd de la F Aé belge.

Ce qui a pu influencer ce choix était certains avantages opérationnels uniques au C-130. En vue de la participation belge à la force d' intervention rapide de l' OTAN ("AMF"), son rayon d' action supérieur constituait sans doute un atout considérable. En outre, seul le Hercules pouvait transporter à la fois deux blindés légers de la famille CVRT de l' armée de terre belge. Le fait que le Hercules était déjà en service depuis près de quinze ans assurait aussi un support logistique bien établi d' un avion éprouvé, et qui avait déjà eu son baptême de feu, plus spécialement au Vietnam.

D' ailleurs, c' est avec 15 C-130 de l' USAF qu' étaient envoyés les paras belges au Congo à la fin de 1964 avec la mission de sauver les otages pris par les rebelles Simba à Stanleyville et Paulis. Aujourd' hui, nous savons que cette intervention humanitaire n' était que la première de ce genre, et que le Hercules s' est prouvé bien utile lors de ces missions. Egalement considérable est le fait que le nombre de C-130 nécessaires était inférieur à celui de Buffalo, ce qui se traduit en une réduction de frais de fonctionnement de la flotte entière.

La signature des contrats, couvrant la commande de douze avions du type C-130H, s' effectua à Bruxelles le 6 avril 1971. Prix de la facture: 2,75 milliards de FB.



DE INDIENSTNEMING

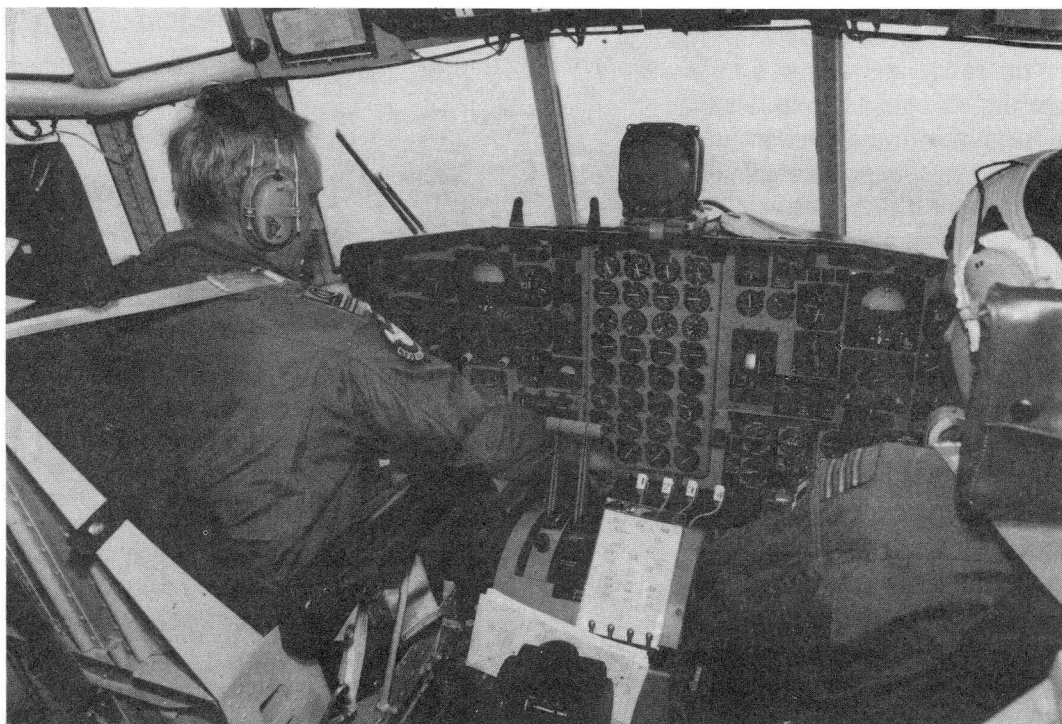
De eerste C-130 (CH 01) kwam reeds een jaar later in België aan, op 7 juni 1972. Nochtans vertragen de tijdrovende controles voor aanvaarding zijn indienstneming tot 24 juli, datum waarop het 20e smaldeel (het enige dat zich op het nieuwe type gaat omscholen) het in ontvangst neemt te Melsbroek. Het laatste toestel (CH 12) kwam op zijn beurt aan in België op 30 maart 1973 om aan het smaldeel overgedragen te worden op 2 april. Intussentijd werd de officiële indienstneming in de schoot van de Belgische LuM feestelijk gevierd op 19 september 1972.

Vergeleken met de C-119 waren de mogelijkheden van de Hercules enorm. Het laadruim met een totnogtoe ongekende toegankelijkheid en een verbluffend gemak van laden, kan ingericht worden volgens de specifieke noden. Dit laat een optimaal gebruik van het vliegtuig toe voor diverse taken zoals het droppen van personeel of zware ladingen, en het vervoer van vracht, voertuigen, personeel en gewonden. Het modulaire systeem laat een vlote verandering van configuratie toe. Een niet minder dan spectaculair verschil was zijn laadvermogen, gekoppeld aan een respectabele actieradius en een hoge kruissnelheid: een herontplooiing van een F-104 smaldeel voor een schietperiode te Solenzara (Corsica) vergde voorheen 10 vluchten C-119 met elk een duur van 20 uren, inbegrepen een verplichte tussenlanding voor herbevoorrading in brandstof in het zuiden van Frankrijk (Istres), alwaar de passagiers benevens hun valscherms nog een "Mae West" moesten aangorden voor de oversteek van de Middellandse Zee... Met de C-130 volstonden vijf heen- en terugvluchten "non stop" van 9 uren elk !

LA MISE EN SERVICE

Le premier C-130 (CH 01) arrivait déjà un an plus tard, le 7 juin 1972, en Belgique. Cependant, les contrôles d'acceptance obligatoires retardent sa mise en service jusqu'au 24 juillet, date à laquelle la 20^{ème}, seule escadrille à se convertir sur le Hercules, le prend en charge à Melsbroek. Le dernier (CH-12) arrivait à son tour en Belgique le 30 mars 1973, pour être remis à l'escadrille le 2 avril. Entretemps, la mise en service officielle à la F Aé belge fut marquée par des festivités le 19 septembre 1972.

Les possibilités du Hercules étaient énormes, comparées à celles du C-119. La cabine cargo, avec une accessibilité inconnue auparavant et une facilité de chargement étonnante, peut être aménagée suivant les besoins spécifiques, permettant l'utilisation optimale de l'avion aussi bien pour le parachutage de troupes ou de charges lourdes, que pour le transport de fret, véhicules, personnel et blessés. Le système modulaire permet de rapides changements de configuration. Une différence pas moins spectaculaire était sa capacité de charge utile ainsi que le rayon d'action et la vitesse de croisière: un déploiement routine d'une escadrille de F-104 pour une période de tir sur la base Corse de Solenzara demandait à l'époque 10 vols de C-119 d'une durée de 20 heures chaque, y compris une escale de ravitaillement en carburant au sud de la France (Istres) , lors de laquelle les passagers devaient, en surplus du parachute, mettre une "Mae West" pour le survol de la Méditerranée... Avec le C-130, cinq aller-retour "non stop" d'une durée de 9 heures suffisaient !



*Aux commandes du C-130
Aan de sturen van de C-130*



Marietta (Georgia - U.S.A.) Zomer 1972: Terug van een trainingsvlucht
Mariette (Georgie - U.S.A.) Eté 1972: Retour d'un vol d'entraînement



HERCULES, DE SAMARITAAN VAN HET LUCHTRUIM

Benevens de klassieke taken voor een transportvliegtuig, zoals de steun aan luchtvervoerde operaties, de logistieke steun en het transport van alles-en-nog-wat voor het geheel van de krijgsmachten, heeft de Hercules vooral zijn uitzonderlijke vaardigheden bewezen tijdens niet-militaire opdrachten !

Reeds van bij het begin zijn de Belgische C-130's in het geweer om mensen in nood bij te staan. In mei 1973, nauwelijks één jaar na hun aankomst in de eenheid, werden ze reeds naar de Sahel in Afrika gestuurd, waar een gruwelijke hongersnood heerste als gevolg van de aanhoudende droogte. Het doel was om hoofdzakelijk levensmiddelen te brengen in de ergst getroffen streken. Uiteraard waren de operationele omstandigheden totaal verschillend van deze, ontmoet tijdens routine-opdrachten. De brede en lange geasfalteerde runways waren veraf! Er werd geland op plaatsen in de woestijn, die niet meer behelsden dan min of meer vlakgemaakte strips, waar de dikste keien verwijderd waren om een aanvaardbare "veilige" landing mogelijk te maken. Het was degelijk hier dat de C-130 de uiterste grenzen aantrof van de gebruiksmogelijkheden, waarvoor hij ontworpen was.

De merkwaardige mogelijkheden van deze "vliegende camion" werden pas volledig duidelijk, toen het onmogelijk bleek ter plaatse te landen wegens aanhoudende plensbuien !! Om de levensnoodzakelijke hulp niet te moeten onderbreken, werd begonnen met de levensmiddelen in volle vlucht uit te werpen. De standaardmethode, te weten met behulp van valschermen werd slechts voor een korte periode in de beginfase aangewend, om nadien plaats te maken voor een minder kostelijke oplossing: de "Free Drop", of vrije val zonder afremming door valschermscherm, maar dan vanop een extreem lage hoogte van 3 à 5 meter !! Deze techniek werd op punt gesteld met deskundige hulp van het peloton RAVAIR van het Regiment Para Commando, behorend tot het trainingscentrum van Schaffen. Deze methode doet beroep op de zwaartekracht om de lading uit de laadruimte van het vliegtuig te trekken, wat een horizontale vlucht vereist met een hoge neusstand. Dertien jaar later werd deze methode vervolmaakt tot het VLAGES (Very Low Altitude Gravity Extraction System - Extractie door Zwaartekracht op Zeer Lage Hoogte). Deze eerste humanitaire operatie met C-130, die eindigde in september 1973 had als resultaat 4.200 ton voedselverdeling in de Sahel, waarvan 500 ton in "Free Drop". Ze luidde het tijdperk in van een reeks humanitaire zendingen van het 20e Smd in de ganse wereld, met als hoogtepunt de zendingen in Ethiopië en Soedan in 1985 en 1986, waar niet minder dan 30.400 ton vervoerd werden in extreme omstandigheden voor mens en machine.

HERCULES, LE SAMARITAIN DE L' AIR

Outre les tâches classiques d' un avion de transport tactique, comme le soutien d' opérations aéroportées, le support logistique et le transport de "bric-à-brac" pour l' ensemble des forces armées, le Hercules a montré ses capacités impressionnantes surtout lors de missions non militaires !

Depuis le début, les C-130 belges ont été mis en opération au secours de populations en détresse. En mai 1973, même pas un an après l' arrivée en unité, ils étaient déjà envoyés dans la région du Sahel en Afrique où sévissait une famine importante à cause d' une sécheresse persistante. Le but était de distribuer essentiellement des vivres dans les régions les plus touchées. Naturellement, les conditions d' opération étaient tout à fait différentes de celles rencontrées lors de missions de routine. Pas question d' aéroports avec des pistes asphaltées, bien larges et longues. Rien de tout cela. Il fallait se poser à des endroits dans le désert qui n' étaient pratiquement pas plus que des surfaces assez plates, nettoyées des plus grosses pierres afin de permettre un atterrissage sans trop de danger. C' est bien là que le C-130 trouvait les conditions extrêmes pour lesquelles l' avion était prévu depuis sa conception.

Les capacités remarquables de ce "camion volant" furent exploitées encore plus quand il devenait impossible d' atterrir sur place, par cause de pluies battantes !! Afin de continuer à fournir de l' aide aux nécessiteux, les Hercules commençaient à larguer les vivres en vol. Le langage standard, c' est-à-dire à l' aide de parachutes, fut utilisé brièvement au début, pour être remplacé peu après par une méthode moins coûteuse: le "Free Drop", ou largage libre, sans parachutes, mais à très basse altitude, de 3 à 5 mètres seulement !! Cette technique était mise au point avec la coopération du peloton RAVAIR du Régiment Para Commando au centre d' entraînement de parachutistes de Schaffen. Elle fait appel à la gravité pour extraire la cargaison de la soute de l' avion (ce qui nécessitait un vol horizontal, mais en cabré) et fut, treize ans plus tard, perfectionnée en VLAGES (Very Low Altitude Gravity Extraction System - Système d' Extraction par Gravité à Très Basse Altitude). Cette première mission humanitaire avec les C-130 qui se termina en septembre 1973, a vu 4.200 tonnes de vivres distribuées dans le Sahel, dont quelque 500 tonnes en "Free Drop". Elle fut le début d' une série de missions humanitaires avec les Hercules de la 20ième autour du globe, et culmina entre 1985 et 1986 avec les missions en Ethiopie et au Soudan, où pas moins de 30.400 tonnes ont été transportées dans des circonstances extrêmes pour hommes et machines.



Asmara, de hoofdstad van Eritrea in Ethiopië, toen in volle burgeroorlog was tijdens twee opeenvolgende jaren de basis van het Belgisch detachement met op ieder ogenblik ten minste één, dikwijls twee C-130 in operaties. Het is ook daar waar vanaf eind 1985 tot eind 86 de VLAGES techniek in de praktijk gebracht werd. Als voornaamste plaatsen werden de dropping zones van Sekota en Mehoni uitgekozen, zowat 300 km ten zuiden van Asmara. Tijdens deze drops vliegt het vliegtuig tussen 15 en 20 meter boven de grond, landingsstel ingetrokken en aan een snelheid van ongeveer 240 km/h, de neus 8 à 10° boven de horizon. Het ganse droppingsproces van 8 collis met 12 ton graan neemt slechts 3 seconden in beslag, doch de voorbereiding, vanaf het laden tot het ogenblik dat de laatste pallet het vliegtuig verlaat, vergt een totale concentratie van de ganse bemanning. De minste afwijking zou immers fatale gevolgen kunnen hebben voor de wendbaarheid van het toestel.

Benevens de belabberde staat van de rudimentaire landingsstrips op de bereikbare plaatsen, die meestal slechts bestonden uit een terrein bedekt met kiezel of gebroken asfalt gemengd met veel stof, was de totale afwezigheid van infrastructuur en uitrusting, gekoppeld aan een volledig gebrek aan luchtverkeerscontrole een decor voor uiterst moeilijke werkomstandigheden. Bovendien waren de navigatiehulpmiddelen (bakens en "vliegveld"-kaarten) quasi onbestaande of hoogst onbetrouwbaar. Dit probleem deed zich vooral in Soedan voelen, waar de afstanden van de orde van grootte van 1000 km waren. Hierbij kwam nog het constant gevaar veroorzaakt door de aanwezigheid van vee of vogels, aangetrokken door de onvermijdelijke verliezen bij het behandelen van het voedsel. Ondanks dit "Herculeswerk", beëindigd op het einde van 1986, kon men slechts vaststellen dat de hongersnood slechts gemilderd was: een jaar nadien waren de belgische C-130 opnieuw aan de slag in Ethiopië. Nochtans werden deze vluchten stilgelegd in april 1988 omwille van de groeiende harde confrontatie tussen rebellen en leger, nadat alweer 11.200 ton voedsel en diverse materialen verdeeld waren.

Zelfde scenario in Soedan, waar de belgische C-130 teruggekeerd zijn tussen april en juli 1989, alsook op het einde van dat jaar.

In 1991 komt Somalië, op zijn beurt geteisterd door burgeroorlog en hongersnood, zich toevoegen op de lange lijst van bestemmingen voor humanitaire hulp, geboden door het 20e smaldeel. De ontplooiingen grepen plaats tussen februari en april, en tussen december 1991 en januari 1992.

Het grootste deel van deze opdrachten (en vele andere van geringere omvang) werden uitgevoerd "onder contract" van derden, zoals het Rode Kruis, UNDR0 (United Nations Disaster Relief Organisation), Artsen Zonder Grenzen, SOS Kinderdorp, de E.E.G. enz...

Zeer vaak hebben al deze organisaties beroep gedaan op de belgische Lu M, en in 't bijzonder op het 20e Smd, dat een stevige reputatie verworven heeft in dit gespecialiseerd domein.

Asmara, la capitale d' Erythrée en Ethiopie, alors en pleine guerre civile, fut la base du détachement belge pendant deux années consécutives, avec à tout moment au moins un, parfois deux C-130 au travail. C' est aussi là que, fin 1985 jusqu'à fin 1986, était mise en pratique la technique VLAGES. Elle s' effectuait principalement sur les "drop zones" de Sekota et Mehoni, à quelque 300 km au sud d' Asmara. Pendant ces drops, l' avion vole entre 15 et 20 mètres au-dessus du sol, train d' atterrissage rentré, à une vitesse d' environ 240 km/h et le nez en cabré de 8 à 10 degrés. Tout le processus de largage de huit colis avec douze tonnes de blé au total ne prend que 3 secondes; mais la préparation, du chargement au moment où la dernière palette culbute de la rampe, demande une concentration totale de tout l' équipage, car la moindre déviation peut avoir une influence fatale sur la maniabilité de l' avion.

Outre l' état lamentable des pistes très rudimentaires aux endroits "atterrissables", souvent rien d' autre qu' un terrain couvert de gravier ou d' asphalte brisé et mélangé de beaucoup de poussière, l' absence quasi totale d' infrastructure et d' équipement, ainsi que le manque de contrôle aérien sur place, constituaient des conditions extrêmement dures. En outre, les aides à la navigation (balises et cartes d' "aérodromes") étaient pratiquement non existantes, ou peu fiables, un problème surtout au Soudan où les distances étaient de l' ordre de 1000 km. S' y ajoute encore le risque constant de bétail et d' oiseaux attirés par la nourriture inévitablement perdue lors de la manipulation de ces vivres. Malgré ce travail "Herculien" arrêté fin 1986, la famine ne fut que soulagée: un an plus tard, les C-130 belges étaient à nouveau en Ethiopie. Cependant, ces vols furent arrêtés en avril 1988 à cause des confrontations intensifiées entre les rebelles et l' armée, mais pas avant que 11.200 tonnes d' aliments et matériels divers n' aient été distribués.

Même scénario au Soudan, où les C-130 belges sont retournés entre avril et juillet 1989, et encore à la fin de la même année.

En 1991, la Somalie, elle aussi impliquée dans une guerre civile et souffrant d' une famine, se rajoute à la longue liste de destinations d' aide humanitaire offertes par la 20ième escadrille, avec des déploiements entre février et avril, et entre décembre 1991 et janvier 1992.

La grande majorité de ces missions (et beaucoup d' autres, moins imposantes) ont été effectuées " sous contrat" de tiers, comme La Croix Rouge, UNDR0 (United Nations Disaster Relief Organisation), Médecins Sans Frontières, SOS Kinderdorp, la C.E.E. etc...

Très souvent, ces organisations ont fait appel à la F Aé belge et, spécialement à la 20ième, car elle a acquis une solide réputation dans ce domaine spécialisé.



DE ANDERE HUMANITAIRE ZENDINGEN

In de loop van de twee decennia dat de C-130 in gebruik is bij de Lu M werd dit vliegtuig eveneens ingezet voor gewapende tussenkomsten in de vroegere belgische kolonies Kongo en Rwanda.

De eerste van dit soort werd ondernomen in mei 1978 onder de codenaam "Red Bean".

België besloot om ongeveer 1200 para's naar de stad Kamina in de provincie Shaba (Zaire) te sturen om er de aanwezige Belgen te beschermen en te evacueren, na hevige confrontaties tussen rebellen en de goevernementele troepen. In nauwe samenwerking met franse eenheden (die er eveneens gestuurd werden om dezelfde reden), werd op de ochtend van 20 mei een "assault landing" met 8 C-130 uitgevoerd op het vliegveld Kolwezi.

Lie Bij aankomst van de para's getuigden de talrijke slachtoffers en de grote ravage van verwoede gevechten. De rebellen waren reeds op de vlucht. In een huis werden de lijken van 28 Europeanen teruggevonden. Op dezelfde dag werden reeds meer dan 2000 personen geëvacueerd. In de loop van deze operatie werden enkele C-130 uitgerust met drie mitrailleurs, respectievelijk geïnstalleerd op de open laadklep en in de laterale deuren. Het opzet was luchtsteun aan de grondtroepen te geven waar nodig. Hoewel de vuurkracht eerder aan de magere kant was, had de inzet een geweldig effect op de weinig georganiseerde en getrainde troepen. Toen de situatie minder kritisch begon te worden, werd een C-130 omgebouwd tot tanker met behulp van een door de USAF ter beschikking gestelde pompinstallatie met citerne. In deze configuratie heeft dit vliegtuig in een maand tijd 700.000 liter brandstof vanuit Kinshasa naar Kamina overgevoerd. In totaal werden 458 zendingen "Red Bean" uitgevoerd (waaronder 426 in Zaire), goed voor 1.726 vluchten. De ontplooiing van de para's werd nog tot twee maal toe herhaald in een tijdspanne van nauwelijks één jaar...

In oktober 1990 werd de operatie "Green Beam" op touw gezet tengevolge van onlusten in Rwanda. Het doel was de belgische gemeenschap ter plaatse te beschermen en te evacueren indien nodig.

Eind september waren we getuige van de derde gewapende tussenkomst in Zaire, die "Blue Beam" gedoopt werd, met een ontplooiing van 1.145 militairen en 264 ton materieel. De initiële ontplooiing had plaats te Brazzaville. Bovendien een aanzienlijke steun van SABENA en de USAF, namen er aanvankelijk 8 C-130 deel, doch na enkele dagen vervoegden twee andere, initieel weerhouden door een grote onderhoudsbeurt, de rangen. Ook een C-130, ter beschikking gesteld door de Portugese regering, en gemakshalve herdoopt tot... CH-14 maakte deel uit van de vloot ter plaatse.

De operatie "Blue Beam" had als resultaat de evacuatie van meer dan 4.000 personen, die afgehaald werden vanaf elementaire landingsstrips in de verste uithoeken van dit immens groot land (77 maal de oppervlakte van België!).

LES AUTRES MISSIONS HUMANITAIRES

Pendant les deux décennies d'opérations avec le C-130 à la F Aé belge, cet avion fut aussi utilisé pour des interventions armées dans les anciennes colonies belges du Congo et du Rwanda.

La première de ce genre fut entreprise en mai 1978 : opération "Red Bean".

Des confrontations sévères entre rebelles et unités gouvernementales dans la province de Shaba au Zaire, furent la raison pour laquelle la Belgique décida d'envoyer quelque 1200 paras vers la ville de Kamina, avec la mission de protéger et évacuer les Belges présents dans la région. En coopération avec des unités françaises (y envoyées pour la même raison), un atter-rissage d'assaut avec 8 C-130 s'effectuait le 20 mai sur l'aérodrome de Kolwezi. Lors de l'arrivée des paras, les nombreuses victimes et les ravages témoignaient de combats acharnés. Les rebelles avaient déjà fui. Dans une des maisons, les corps de 28 Européens furent retrouvés. Le même jour, plus de 2000 personnes furent déjà évacuées. Au cours de ces opérations, quelques C-130 furent équipés de trois mitrailleuses, installées sur la trappe ouverte et dans chaque porte latérale. Le but était de donner de l'appui-feu aux troupes au sol si nécessaire. La puissance de feu n'était pas énorme, mais avait un effet certain sur des troupes mal organisées et mal entraînées. Lorsque la situation devenait moins critique, un C-130 fut converti en avion-citerne moyennant l'installation d'un équipement mis à la disposition par l'USAF. Dans cette configuration, il transportait quelque 700000 litres de carburant entre Kinshasa et Kamina en un mois.

Au total, 458 missions "Red Bean" (dont 426 au Zaire) furent effectuées, en totalisant 1726 heures de vol.

Le déploiement des paras s'est vu répété encore deux fois, et ceci dans une période de même pas un an.

En octobre 1990, les combats au Rwanda déclenchaient l'opération "Green Beam", avec le but de protéger la communauté belge sur place et d'organiser leur évacuation éventuelle.

Fin septembre 1991 vit alors la troisième intervention armée au Zaire, appelée "Blue Beam", avec un déploiement de 1145 militaires et 264 tonnes de matériel. Le déploiement initial fut effectué à Brazzaville. Initialement, 8 C-130 partaient, mais quelques jours après, deux autres, sortis d'inspection majeure les rejoignaient, ainsi qu'un C-130 mis à la disposition par le gouvernement Portugais (rebaptisé CH-14).

L'opération Blue Beam se concrétisait par l'évacuation de plus de 4000 personnes, récupérées dans les quatre coins de ce pays immense (77 fois la superficie de la Belgique!) à partir de pistes sommairement aménagées.

La crise et la guerre du Golfe en 1990-1991 engageaient nos C-130 dès le début dans des missions assez variées: à partir d'août 1990, deux avions furent utilisés pour le



Tijdens de crisis en de Golfoorlog in 1990-1991 werden onze C-130 ingezet sedert het begin en in een waaier van verschillende soorten zendingen: vanaf augustus 1990 werden twee vliegtuigen ingezet voor de begeleiding van 9.400 Egyptische vluchtelingen, die na hun evacuatie uit Irak en Koeweit gestrand waren in Jordaanse kampen (operatie "Flying Carpet"). Bovendien vereiste de aanwezigheid van Belgische schepen in de zone regelmatige logistieke vluchten. In het kader van de WEU, werd de Lu M eveneens betrokken in het aanbrengen van Franse en Britse troepen en materieel in Saoedi Arabië.

Op het ogenblik dat de Belgische regering beslist, op vraag van Turkije, het 8e Smaldeel met Mirage V naar Diyarbakir te ontplooiën, vangt een intensieve inspanning aan voor het 20e Smaldeel, dat tegelijk ook de componenten van het Nederlandse Patriot raketstelsel ter plaatse brengt. Zelfs na de oorlog blijven de Hercules actief in de regio tot juni 1991, in het kader van de logistieke bevoorrading van de mijnenjagers voor de kust van Koeweit, en anderzijds voor de steun aan Kurdische vluchtelingen in het noorden van Irak en Iran.

In 1994 lokken de dramatische gebeurtenissen in Rwanda de operatie "Silver Back" uit, waar onze C-130 met hun bemanningen onder mortiervuur kwamen te liggen op het vliegveld van Kigali. Gelukkig viel het allemaal nog mee, doch de geleerde les was dat de vliegtuigen beter beschermd moesten worden, door enerzijds passieve verdedigingsmiddelen in te bouwen en anderzijds gemengde operaties met gevechtsvliegtuigen in te oefenen.

De verscheidene operaties werden vermeld om de variëteit in gebruik van de C-130 te onderstrepen, alsook de vaak stresserende omstandigheden van de operaties. De C-130 hebben herhaaldelijk bewezen dat ze het aangepast instrument zijn, toevertrouwd aan de specialisten van het 20ste Smaldeel. Volgend jaar zullen ze hun kwarteeuw vieren van goede en trouwe diensten aan de Belgische Lu M en, wat het belangrijkste is, aan de miljoenen mensen in nood over de gehele wereld.

Naar een studie van Dirk en Mark LAMARQUE

Vertaling : Piet CLAES

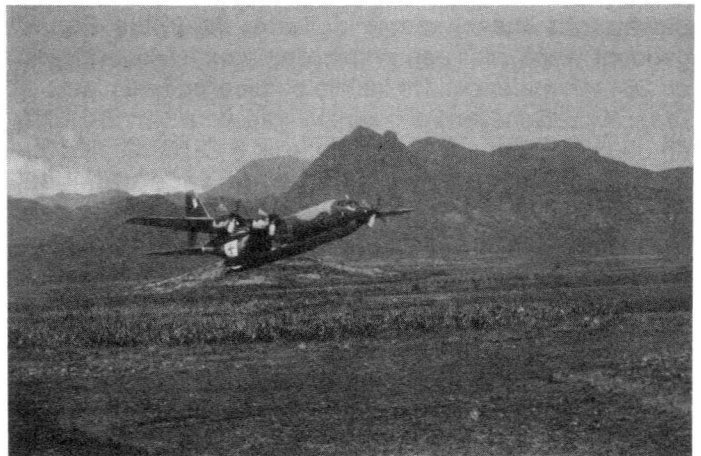
convoyage de 9400 réfugiés égyptiens qui avaient échoué dans des camps jordaniens en venant de l' Irak et du Koweït (opération "Flying Carpet"). En outre, le support logistique de navires belges envoyés dans la région exigeait du transport aérien régulier. Dans le cadre de l' UEO, la F Aé belge s' est aussi engagée avec des C-130 dans le déploiement de troupes et matériel français et anglais en Arabie Saoudite.

Quand le gouvernement belge décide, sur demande de la Turquie, d' envoyer la 8ième escadrille avec ses Mirage 5 à Diyarbakir, une période d' opérations intenses débute pour la 20ième escadrille, qui contribuera aussi au transport de systèmes missiles Patriot hollandais vers la Turquie. Même après la guerre, les Hercules restent actifs dans la région jusqu' en juin 1991, vu la participation belge à l' aide aux réfugiés Kurdes au Nord de l' Irak et de l' Iran, et de la présence de chasseurs de mines belges au large du Koweït.

En 1994, les événements dramatiques au Rwanda déclenchent l' opération "Silver Back", où nos C-130 avec leurs équipages furent soumis à des tirs de mortiers sur l' aérodrome de Kigali. Heureusement sans trop de mal, mais la leçon à en tirer était que la protection des avions devait être considérée, en incorporant des équipements de défense passive et en envisageant des opérations mixtes avec des avions de combat.

Les différentes opérations ont été citées afin de faire ressortir la variété dans l' usage du C-130, ainsi que l' intensité de son travail. Les C-130 ont prouvé à plusieurs reprises être l' outil approprié entre les mains des spécialistes de la 20ième Escadrille. L' année prochaine, ils célébreront leur quart-de siècle de bons et loyaux services à la F Aé belge et surtout à des millions de gens en détresse répartis dans le monde entier.

D' après une étude de Dirk et Marc LAMARQUE



*Droppen van voedsel in Ethiopië
d.m.v. de VLAGES techniek*

*Largage de vivres en Ethiopie, utilisant la technique
VLAGES (Very Low Altitude Gravity Extraction)*



DE MDC STORY (Vervolg en slot)

Zoals destijds gebruikelijk bij alle controlediensten, kende men ook in het MDC een RTO-dienst (1) , bevoegd voor het af luisteren van alle radiocommunicaties op de verschillende militaire frekwenties. De ontvangen berichten werden opgetekend in de zgn "loggings".

De militaire controleposities waren op een continuë manier in verbinding met het radarcentrum van Glons, en gaven systematisch de uren van aankomst en/of vertrek door van vliegtuigen uit het Oostblok door. Tijdens de tweede helft van de jaren 60 werd de RTO-dienst afgeschaft, om vervangen te worden door bandopnemers (ASSMAN), die een opname-autonomie van acht uur hadden. Dit liet toe in geval van problemen (crash, klacht...) de betreffende communicaties opnieuw te beluisteren, wat door de onderzoekscommissies op prijs werd gesteld. De vijf RTO-operators werden ter versterking in de andere diensten geplaatst.

Rond deze periode werd het MDC bevoegd voor het opmaken en bijhouden van de "Military Aeronautical Information Publication ("Mil AIP") wat tot dan toe door de Staf LuM werd verzekerd. Daartoe had het MDC een drukkerij nodig om de documenten (de bijbel voor de piloten) tijds in de reglementaire vorm te kunnen produceren.

Tot 1975 bleef deze niet-officiële drukkerij zeer rudimentair. Vanaf dit jaar werden echter fotokopiër- en offset machines in gebruik genomen. Deze werden bediend door het personeel, aanwezig in de eenheid.

Op het einde van de jaren '70 startte een studie om het "NOTAM OFFICE" (2) van de AIS te informatiseren. In 1985 nam het project een definitieve vorm aan, en het "BAFANOP SYSTEM" (3) was geboren. De Belgische Luchtmacht was toen het eerste organisme in Europa, dat "computers" ter beschikking had voor de opmaak, het beheer en de verdeling van NOTAMs.

In 1987 kreeg het MDC zijn eerste audit, met als resultaat het behoud van alle diensten en een officiële herkenning van de drukkerij.

1987 was ook het jaar waarin de Regie der Luchtwegen een nieuw project, genaamd CANAC (4) lanceerde, namelijk de installatie van een nieuw controlecentrum op de luchthaven van Zaventem..

Begin 1992 besloot de Luchtmacht deel te nemen aan het CANAC- project. Het was de bedoeling de Vlucht Informatie Dienst (FIS) (5), gestationneerd in het TCC Semmerzake naar CANAC over te brengen, om alzo een uniek FIS (burger en militair) in België te creëren

Op 12 april 1993 werd het MDC in twee gesplitst. Aan de ene kant het MDC in CANAC, dat de coördinatie, ADNC (6) en RCC (Rescue Coordination Centre) omvatte, en anderzijds het MDC in het luchthavengebouw te Zaventem,

L' HISTOIRE DU MDC (Suite et fin)

Comme à l' époque dans tous les services de contrôle, il y avait aussi au MDC un service RTO (1) qui était chargé d' écouter toutes les communications radio reçues sur les différentes fréquences militaires. Toutes les communications radio qui arrivaient aux positions de contrôle étaient inscrites (loggings). Les positions de contrôle militaires étaient constamment en liaison avec le centre radar de Glons afin de communiquer les heures d' arrivée et de départ des avions du Bloc de l' Est. Pendant la deuxième moitié des années 60, le service RTO fut supprimé et sa tâche reprise par des enregistreurs (ASSMAN) qui avaient une autonomie de huit heures. Ceci permettait en cas de problèmes (crash, plainte...) l' écoute des communications données afin d' aider la commission d' enquête dans sa tâche. Les cinq personnes qui formaient le service RTO furent alors placées en renfort dans les différents services.

C' est à cette époque que le MDC fut chargé de la rédaction et de la tenue à jour du "Military Aeronautical Information Publication" (Mil AIP) qui jusqu' alors étaient effectuées par l' Etat-Major de la Force Aérienne. Pour ce faire, le MDC avait besoin d' une imprimerie, de sorte que les documents (la bible pour le personnel navigant) soient publiés dans la forme et les délais prescrits. Jusqu'en 1975, cette imprimerie non officielle resta rudimentaire. A partir de cette année une photocopieuse et une machine offset furent mises en service. Celles-ci furent occupées par du personnel volontaire travaillant déjà à l' unité.

Vers la fin des années 70, une étude fut entamée afin d' informatiser le "NOTAM Office" (2) de l' AIS. En 1985, le projet prit sa forme définitive et le "BAFANOP SYSTEM" (3) naquit. La Force Aérienne Belge était alors le premier organisme européen à employer des ordinateurs pour la gestion, la rédaction et la diffusion des NOTAM's.

En 1987, le MDC reçut son premier audit qui eut pour résultat la confirmation de l' existence des différents services et reconnut officiellement la constitution d' une imprimerie au sein de l' unité.

1987 fut également l' année de mise en chantier par la Régie des voies aériennes du projet CANAC (4) qui avait pour but la construction d' un nouveau centre de contrôle sur l' aéroport de Zaventem.

Au début de 1992, la Force Aérienne décida de prendre part au projet de CANAC. L' idée était de déplacer le Service d' Information en Vol (FIS) (5) du TCC (Traffic Control Centre) Semmerzake vers CANAC, afin de n' avoir plus qu' un seul service (militaire et civil) FIS en Belgique.

Le 12 avril 1993, le MDC fut scindé en deux parties. D' une part, nous avons le MDC à CANAC qui comprenait la coordination, l' ADNC (6) et le RCC (Rescue Coordination Centre) et d' autre part le MDC à l' aérogare de Zaventem qui avait gardé tous les services adminis-



dat alle administratieve taken had behouden, te weten het transmissiecentrum, de dienst voor diplomatieke toelatingen (CD), de AIS, de verdeling van de documentatie, het secretariaat en de staf.

Deze toestand bleef stabiel tot 6 oktober 1994. Tijdens het week-end van 5-6 oktober verhuisden de diensten van Zaventem naar Evere-Noord (Kwartier Koning Albert I) om daar deel uit te maken van het MSC (Mission Support Centre).

Eind 1994 werd het MDC officieel ontbonden en het deel dat bij CANAC overbleef werd een smaldeel, afhankelijk van het ATCC (Air Traffic Control Centre) SEMMERZAKE.

- (1) RTO : Radio Telecommunication Operator
- (2) NOTAM : NOTice To AirMen (Bericht m.b.t. activiteiten in het luchtruim, die vliegactiviteiten kunnen hinderen)
- (3) BAFANOP : Belgian Air Force Automatic NOTam Processing
- (4) CANAC : Computer Assisted National Air traffic control Centre
- (5) FIS : Flight Information Service
- (6) ADNC : Air Defence Notification Centre

J.P. RAVET

ERRARE ...

In het artikel, gewijd aan de historiek van onze DC-3's, en verschenen in "Dakota News 2/95" zijn enkele fouten geslopen. Rechtzetting volgt in het volgende nummer.

"RESTORE BOXCAR"

De trouwe bezoekers van Groenveld zullen zeker de vorderingsstaat van de restauratie van onze C-119 opgemerkt hebben. Als meest in het oog springend element kunnen we de bevestiging van de twee motoren met schroef vermelden.

Bovendien werden twee "pitot"buizen en de astrokoepel gemonteerd.

Tijdens het winterseizoen konden de werken praktisch ongehinderd doorgaan, dank zij het ter beschikking stellen door de 15e Wing van de benedenverdieping van een aanpalend gebouw. Daar kon onze ploeg een volwaardig atelier inrichten voor plaatslagerij en schilderwerken.

Van zodra de meteo ons wat gunstiger gezind is, hopen we over te kunnen gaan tot het bevestigen van de vleugels.

We houden eraan de 21 Log Wing te danken, die ons de achterdelen van een C-119, gerecupereerd in Koksijde, thuis bestelde. Deze stukken zullen "gekanibaliseerd" worden ten voordele van onze Boxcar.

tratifs tels que le centre de transmission, le service des autorisations diplomatiques (CD), l' AIS, la distribution de la documentation aéronautique (DIS), le secrétariat et l' état-major.

Cette situation fut maintenue jusqu' au 6 octobre 1994. Pendant le week-end des 5-6 octobre, les services de Zaventem déménagèrent vers Evere-nord (quartier Roi Albert I) afin de faire partie du MSC (Mission Support Centre).

Fin 1994, le MDC fut officiellement dissout et la partie restant à CANAC devint une escadrille du ATCC (Air Traffic Control Centre) Semmerzake.

- (1) RTO : Radio Telecommunications Operator
- (2) NOTAM : NOTice to AirMen : (message ayant trait à des activités dans l' espace aérien pouvant gêner les vols).
- (3) BAFANOP : Belgian Air Force NOTam Automatic Processing.
- (4) CANAC : Computer Assisted National Air traffic control Centre
- (5) FIS : Flight Information Service
- (6) ADNC : Air Defence Notification Centre

J. P. RAVET

ERRARE ...

Quelques erreurs s' étant glissées dans l' article du "Dakota News 2/95", consacré à l' historique de nos DC-3's, réparation sera faite dans le prochain numéro.

"RESTORE BOXCAR"

Les habitués de Groenveld auront pu constater l' état d' avancement de la restauration de notre C-119. A présent, les deux moteurs et leur hélice sont fixés; voilà pour le plus apparent.

De plus, deux tubes "pitot" ont pu être placés, ainsi qu' un astrodome.

L' hiver rendant les travaux extérieurs difficiles, le 15e Wing mit à notre disposition le rez-de-chaussée d' un bloc adjacent, dans lequel notre équipe put aménager un atelier permettant la poursuite de travaux de tolerie et de peinture.

Nous espérons pouvoir fixer les ailes dès l' apparition de meilleures conditions meteo.

Nous tenons encore à remercier le 21 Log Wing, qui nous déposa les dernières parties de C-119 récupérées à Koksijde, et qui pourront être "cannibalisées" au profit de notre Boxcar.



Restore Boxcar

ONTMOETING ...

Op 27 september ontvingen we het bezoek van Mr en Mrs Allan Kinton; Allan was staartmitrailleur ("tailgunner") op Wellington, terwijl zijn squadron, RAF 69 SQN gestationneerd was te Melsbroek van september 1944 (de 27ste !) tot april 1945.

Dit bezoek vormde een ideale gelegenheid om zeer interessante gegevens omtrent die periode op te vissen, en unieke foto's te zien te krijgen.

In ons volgend nummer wijden we een artikel aan deze ontmoeting.

ERELID

Als erkenning voor zijn buitengewone bijdrage tot de oprichting van het documentatiecentrum van de 15de Wing, en meer bepaald in het project "Restore Boxcar", hebben wij het genoegzaam als erelid te benoemen:

De Heer Joris Meysmans
op 11 april 1996

De Raad van Bestuur

RENCONTRE ...

Le 27 septembre 95, nous avons la visite de Mr Allan Kinton et Mme; Allan était mitrailleur de queue ("tailgunner") sur Wellington, alors que son escadrille, RAF 69 SQN, était basée à Melsbroek de septembre 1944 (le 27 !) à avril 1945.

Ce fut l'occasion de recevoir des informations très intéressantes à propos de cette période, et de nous voir confiée une série de photos originales.

Un article y sera consacré dans notre prochain numéro.

MEMBRE D'HONNEUR

Pour sa contribution exceptionnelle à l'essor du Centre de Documentation du 15ième Wing, et plus particulièrement en ce qui concerne le projet "Restore Boxcar", nous avons eu le plaisir de nommer membre d'honneur:

Monsieur Joris Meysmans
le 11 avril 1996

Le Conseil d'Administration



Het volgende artikel is letterlijk overgenomen uit het weekblad "PANORAMA" Nr 29 van 14 - 20 juli 1959. Buiten de namen van de acteurs, de types van hun "flying machines" en de massale aanwezigheid in het squadron is er in wezen weinig veranderd. Toch een interessante terugblik...

DE VLIEGENDE SIOUX VAN DE 15e WING

...zijn méér dan kundige piloten, navigators, boordtelegrafisten en boordwerktuigkundigen !

Zij zouden ook als wisselagent of als gids-voor-Afrika aan hun kostje komen. Dat het hier niet gaat om een of andere sensationele bekendmaking van een "luchtmacht-schandaal", leest U zo dadelijk.

Herman Reynaert

"Hallo" riep de eerste sergeant met het canadese navigatorbrevet naar een commandant die aan de toonbank om een kop sterke koffie kwam bedelen.

"Hallo Willy", riep ook de commandant naar de eerste sergeant die wat afwezig assisteerde bij een partijtje schaak.

"Hoe was de reis ?" wou een piepjonge luitenant weten. Hij droeg vleugeltjes op de rechter- en op de linker borstzak.

"Goed" bromde de nieuwkomer, maar ik geloof dat hij op de koffie doelde. Nog nooit heb ik iemand in een dergelijke extase zwarte koffie zien slurpen.

"Hoe was't in Gao ?"

"Heet ! Het nest begint me te vervelen. God zij dank keerden we toevallig langs El-Golea terug."

"Hee," deed de eerste, "heb je nog ponden ?"

"Ja, hoeveel moet je er hebben ?"

"Vijf!"

"Ik heb er nog vier."

"Vooruit, geef op !"

"Moet je ook naar Kamina ?"

"Morgen."

"Majoor X heeft gevraagd of je zijn films kunt meebrengen."

"All right. Waar kan ik ze halen ?"

"Ik geef je zo dadelijk het adres. Zeg, kun je me Engelse ponden geven voor Libische ? Volgende week ben ik toch in Londen en..."

L' article suivant est extrait de l' hebdomadaire PANORAMA n° 29 du 14-20 juillet 1959. Exception faite des noms des acteurs, des types de "flying machines", et... du grand nombre de navigants présents, peu de choses ont changé. Un rétro intéressant quand-même...

LES SIOUX VOLANTS DU 15e WING ...

... sont davantage que des pilotes avertis, navigateurs, radios ou mécaniciens de bord !

Ils se tireraient d' affaire aussi bien comme agent de change que comme guide touristique en Afrique. Vous comprendrez tout de suite qu' il ne s' agit pas ici de révéler quelque sensation à propos d' un "scandale à la force aérienne" .

Herman Reinaert

"Salut" s' exclama le premier-sergent au brevet de navigateur canadien, s' adressant au commandant qui venait de mendier au bar une tasse de café corsé.

"Hello, Willy" répondit le commandant au premier qui assistait distraitement à une partie d' échecs.

"Comment s' est déroulée la mission ?" voulait s' enquérir un tout jeune lieutenant. Il portait des ailes sur les pochettes gauche et droite.

"Bien", grommela le nouvel arrivant, mais je pense qu' il pensait au café. Jamais je n' ai vu quelqu' un absorber du café noir avec une telle extase.

"Comment était-ce à Gao ?"

"Brûlant ! L' endroit commence à m' exaspérer. Dieu merci, nous sommes revenus en passant par El-Golea."

"Hé" rappela le premier, "as-tu encore des livres ?"

"Oui, combien en veux-tu ?"

"Cinq !"

"J' en ai encore quatre"

"Bon, passe-les moi."

"Pars-tu également à Kamina ?"

"Demain"

"Le major X a demandé que tu lui amènes ses films."

"All right; où puis-je les prendre ?"

"Je te passerai l' adresse. Dis, peux-tu m' échanger des livres lybiennes contre des anglaises ? La semaine prochaine, je suis à Londres, et..."

"Le lieutenant Y a de la monnaie anglaise. Le mois dernier j' étais à Sylt. Ou veux-tu peut-être des marks ?"



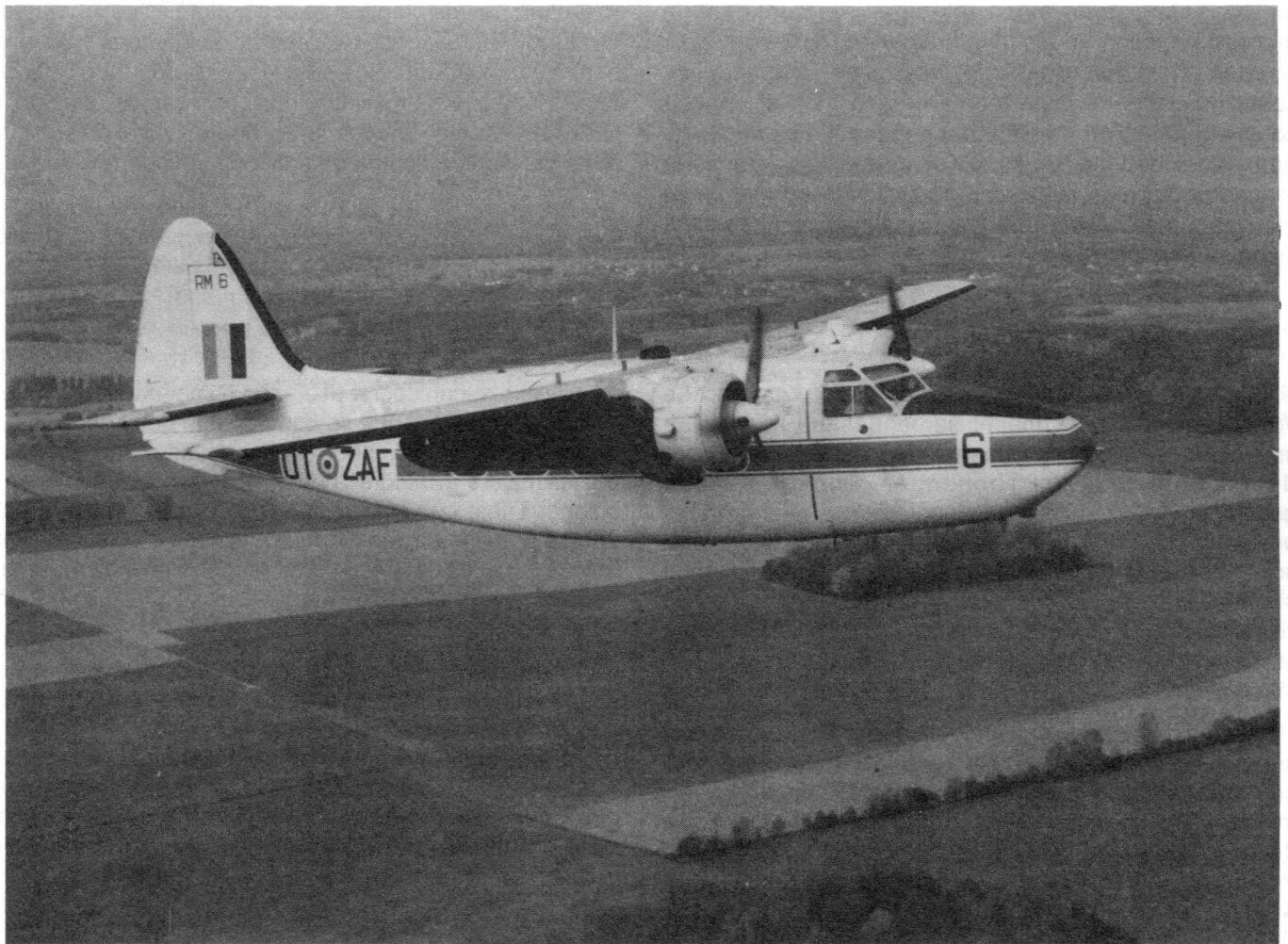
“Luitenant A. heeft Engels geld. Ik was de laatste maand op Sylt. Of wil je merken soms?”

“Ook goed. Naar Sylt vlieg ik waarschijnlijk toch nog voor het einde van de maand.”

En tot de schakers, kaarters, koffiedrinkers, dromers en geldwisselaars richtte de commandant zich als een volwaardige sjacheraar. “Ik heb ook nog Grieks geld, ik heb een zak vol lires, Franse franken en nog wat Marokkaanse rommel ! Zijn er kandidaten?”

“C' est aussi bien; avant la fin du mois j' irai probablement encore à Sylt.”

Et s' adressant aux joueurs d' échecs, de cartes, buveurs de café, rêveurs et “agents de change”, sur le ton d' un trafiquant: “J' ai encore de l' argent grec, une poche pleine de lires, des francs français, et encore un peu de mitraille marocaine ! Pas de candidats ?”



*Percival Pembroke van het 21e Smaldeel
Percival Pembroke de la 21ème Escadrille*

Belhamels in uniform ?

Ik vond ze op slag een stelletje oergezellige kerels, maar ik kreeg het toch even benauwd bij de gedachte, dat een vijftal van die belhamels in uniform nog diezelfde dag onze Panoramaploeg niet alleen figuurlijk, maar ook letterlijk in de wolken zou brengen. De bemanning was nog niet aangeduid en we nestelden ons in afwachting aan de toog. Of de vliegende Sioux gesteld zijn op “landvaste” journalisten achterhaalden wij niet. Zij gedroegen zich als in het populaire engelse soldatenlied: als jolly-good fellows, en in joviale kameraadschap hebben

Chenapans en uniforme ?

D' emblée, je trouvais ces gars très sympathiques, mais un peu inquiet quand-même à l' idée que cinq de ces chenapans en uniforme allaient transporter notre équipe de Panorama aux nues, au sens figuré comme au sens littéral. L' équipage n' était pas encore désigné, et nous nous étions réfugiés au coin du comptoir. Nous ne nous préoccupions pas de savoir si les Sioux volants avaient quelque considération pour des journalistes rampants. Ils se comportaient comme il est dit dans une chanson populaire anglaise : tels de jolly good fellows, et en toute



wij met hen in de bar gewedijverd in het drinken van liters... zwarte koffie, het enige vocht dat door de barman wordt geschonken.

Als er tijdens de diensturen niet wordt gevlogen, als er geen rapporten dienen gemaakt en als de navigators geen vluchten moeten voorbereiden, stromen de vleugeldragers van de 15e Wing naar hun kantine. Ze gaan er zitten kaarten, ze beginnen een partijtje schaak, ze lezen een krant of ze vervelen zich maar wat, en dat allemaal in afwachting van een opdracht. En als zij niet schaken, zich niet vervelen, geen sterk gekruide, intercontinentale moppen vertellen en als zij niet kaarten, dan worden er poetsen en fratsen uitgehaald, waarop een internaat van kostschooljongens jaloers zou worden ! Zo dronk een commandant koffie met zout en peper alsof hij nooit iets heerlijkers had gedronken. Tot ieders ontgoocheling reageerde hij niet. Misschien had hij zich op zijn lange reis naar, in en boven Afrika met slechtere drank moeten laven.

Piloten zonder schiettuigen

Ik verklap geen staatsgeheimen als ik zeg, dat de 15e Wing van onze Luchtmacht samengesteld is uit twee smaldelen en dit 20e en 21e smaldeel respectievelijk door de majoors-vliegers Thonon en Boquet worden gecommandeerd. Luitenant-kolonel-vlieger Triest voert het bevel over de Wing, de enige die niet met straaljagers en schietstoelen is uitgerust. Hij bekommert zich uitsluitend om het transport van manschappen en materiaal, en dit zowel naar de basis van Kamina als naar de onderscheiden landen waar het belgische lucht- en landleger gestationeerd is.

Het waren de mannen van majoor-vlieger Thonon, die ons aan boord van een Fairchild C-119 zouden meenemen voor een oefenvlucht boven België. Het 21e smaldeel van majoor-vlieger Boquet wordt in de "wandelingen" van de Europese vliegvelden bestempeld als "escadrille mondaine". Of de majoor die lapnaam beledigend vindt weet ik niet. Ik weet wél dat het begrip humor in de 15e Wing hoog gekwoteerd staat !

Hoe die van het 21e over de belhamels van het 20e oordelen? Die van het transportsmaldeel hebben ons niet de gelegenheid gegeven een gevleugelde éénnentwintiger te interviewen. Het verbindingsmaldeel, dat eigenlijk tot een verbindingsflight werd herleid, zal mij dit "escadrille mondaine" wel niet ten kwade duiden. Een beetje afgunst is misschien wel oorzaak geweest van die toenaam.

Boeiend, interessant, maar gevaarlijk !

"Inderdaad", zei majoor-vlieger Houart, hoofd van de voorlichtingsdienst en documentatie van de luchtmacht, "de bemanningen hebben een boeiend, interessant leven. Zij zien wat. Zij beleven wat, maar er zijn ook minder aangename zijden aan het vliegen met een transportkist.

camaraderie nous faisons des paris à propos du nombre de litres ... de café noir, seule boisson servie au bar, que l' on peut absorber.

Lorsqu'il n'y a pas de vols, qu' il ne faut pas rédiger de rapports, et que les navigateurs ne doivent pas préparer de missions, les "aîlés" du 15° Wing se précipitent à la cantine.

Ils y jouent aux cartes, aux échecs, lisent le journal, ou s' ennuient même, tout cela en attendant une mission. Et quand ils ne jouent pas aux cartes, ne s' ennuient ou ne racontent pas de blagues épicées, alors ils se jouent des farces que jalouerait un internat de garçons ! Ainsi le commandant buvait un café sel et poivre, comme s'il n'avait jamais dégusté de meilleure boisson : pas de réaction, à la déconvenue de chacun. Sans doute avait-il dû subir de pires boissons au cours de son long voyage en Afrique.

Des pilotes sans siège éjectable

Je ne viole aucun secret d' état en disant que le 15° Wing de notre force aérienne se compose de deux escadrilles, et que les 20° et 21° sont commandées respectivement par les majors-aviateurs Thonon et Bocquet. Le lieutenant-colonel Triest commande le Wing, le seul à n' être pas équipé d' avions à réaction ni de sièges éjectables. Son unique souci est le transport de personnes et de matériel, aussi bien vers la base de Kamina que vers les pays divers où sont stationnées forces aérienne et terrestre belges.

Ce sont les hommes du major Thonon qui nous emmèneraient à bord d' un Fairchild C-119 pour un vol d' entraînement au-dessus de la Belgique.

La 21° escadrille, celle du major Bocquet, est surnommée "l' escadrille mondaine" dans les coulisses des aérodromes européens. Je ne sais si le major trouve ce surnom insultant. Je sais par contre que l' humour est très bien coté au 15° Wing !

Comment ceux de la 21° jugent les chenapans de la 20° ? Ces derniers ne nous ont pas laissé l' occasion d' interviewer un breveté de la 21°. L' escadrille de communications, au départ un flight, ne m' en voudra sûrement pas de ce terme d' "escadrille mondaine". Un brin de jalousie est peut-être à l' origine de ce surnom.

Captivant, intéressant, mais dangereux !

"En effet", dit le major aviateur Houart, chef du service d' information et de documentation de la force aérienne, "les équipages ont une vie captivante et intéressante. Mais le vol en avion de transport présente également des côtés moins agréables. Aussi pittoresques que puissent être les



De tochten naar Kamina mogen dan nog zo kleurrijk zijn, ze zijn ook zeer vermoeiend. De grote dubbelromp-vliegtuigen bieden het minimum aan comfort. Het zijn toestellen die direct voor leger- en oorlogsdoeleinden werden gebouwd. Het vervoer van militairen geschiedt daarom met onze vluggere en comfortabelere DC-6. De troepen in de kolonie worden door de mannetjes van het 20e smaldeel bevoorrad en de verscheidenheid in de te transporteren zaken is zeer groot. Wij vervoeren net zo goed vliegtuigen als correspondentie en medicamenten, jeeps en mondvoorraad als wapens en munitie. De Fairchild is een veilig toestel. Gevaar is er dus niet bij. Toch niet in vredetijd. In de oorlog ziet het er heel wat minder "interessant" uit, want de betrekkelijk geringe snelheid, en het feit dat transportvliegtuigen geen bewapening hebben, maken hen een geliefd doelwit voor vijandelijke jagers. Ondanks het feit dat de 15e Wing heel wat operaties boven vijandelijk grondgebied uitvoerde, betreurt hij slechts één enkele dode (*). Dat bewijst, mijns inziens, dat de bemanningen wel degelijk tegen hun zware taak zijn opgewassen. Er wordt van een transportpiloot soms ontzettend veel meer gevraagd dan van een "jager". Ik wil U maar even doen herinneren aan de heldhaftige avonturen van Amerikaanse transportpiloten, die vanuit China de troepen in Birma bevoorraden. In het kort vertel ik U nu het ontstaan van onze 15e Wing."

Vierhondervijftig maal België - Kongo !

"Tijdens de laatste wereldoorlog waren er in Engeland heel wat Belgische piloten die, na hun sporen te hebben verdiend in menigvuldige tactische en operationele vluchten, akkoord gingen met een overplaatsing naar het Transport Command van de R.A.F.

In Membury ontstond de eerste belgische transportkern, die bij het einde van de oorlog in Hendon uitgroeide tot een verbindingsflight tussen Londen en Brussel ten gerieve van de belgische regering in Engeland. In augustus van 1946 kwamen deze Anson- en Dominietoestellen naar Evere en op 1 april 1947 groeide de verbindingsflight andermaal uit, ditmaal tot de 169e Wing, bestaande uit twee smaldelen: het 366e met zijn Dakota's en het 367e met Ansons en Dominies. Amper twee maanden later vloog de eerste militaire Dakota naar de kolonie. De 169e Wing werd op 1 februari 1948 herdoopt tot 15e Wing en het transport- en verbindingsmaldeel kregen respectievelijk de nummers 20 en 21. Als groepskenteken nam men een markante Siouxs kop aan en als leuze "Hardnekkigheid".

26 juni 1947 was een grote dag voor de 15e Wing, want het was op die datum dat de luchtlijn naar Kongo officieel geopend werd. De Prince-regent nam deel aan die eerste vlucht naar Leopoldstad. Rond dezelfde tijd vloog ook de eerste belgische leger-Dakota naar de hoogvlakte van Lomani, juist naar Kamina, een toen nog zo goed als onbekend plaatsje van onze kolonie. Voor de bemanningen van de 15e Wing werd een eerste Kongovlucht de onvergetelijke sensatie van hun leven. Algiers, Aoulef,

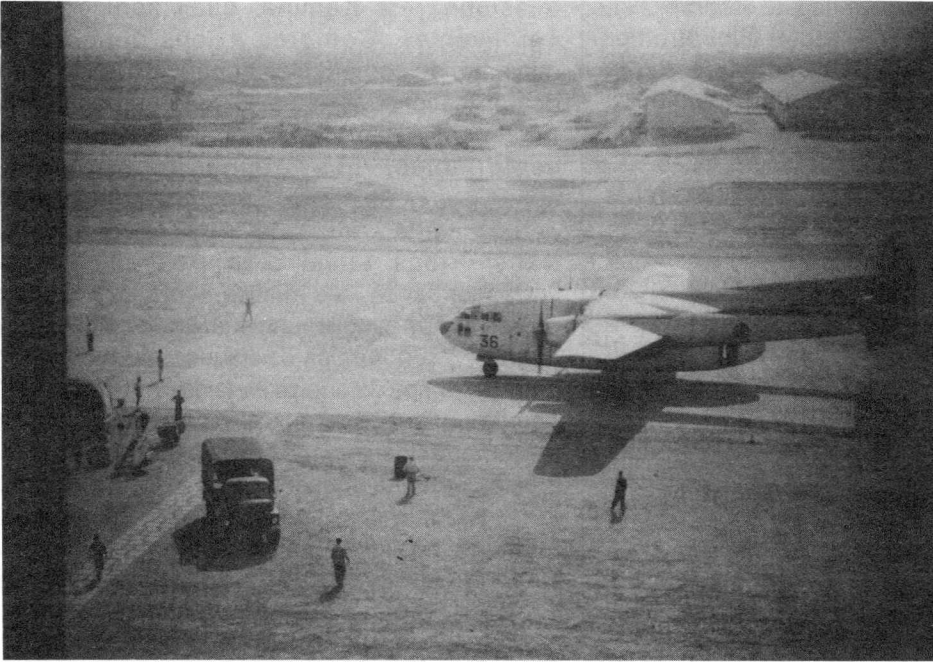
missions vers Kamina, elles sont également très éprouvantes. Ces gros avions bi-poutre offrent un minimum de confort. Ces appareils furent construits pour des utilisations militaires. C' est pourquoi le transport de personnel s' effectue avec les DC-6 plus rapides et confortables. Les troupes de la colonie sont approvisionnées par les gars de la 20ième escadrille, et grande est la variété du matériel à transporter. Nous transportons aussi bien des avions que de la correspondance, des médicaments, des jeeps, des vivres ou des armes et des munitions. Le Fairchild est un appareil sûr. Il n' y a donc pas de risques; du moins en temps de paix. En temps de guerre, cela devient moins "intéressant", parce que leur vitesse relativement faible et l' absence d' armement des avions de transport en font des cibles idéales pour les chasseurs ennemis. Bien que le 15ième Wing effectua déjà pas mal d' opérations au-dessus de territoires hostiles, il ne déplore qu' une seule victime(*). De mon point de vue, cela démontre que les équipages sont bien préparés à cette lourde tâche. Il arrive qu' on en demande bien plus à un pilote de transport qu' à un "chasseur". Je vous rappelle seulement les aventures héroïques des pilotes de transport américains qui ravitaillaient leurs troupes en Birmanie au départ de la Chine. Je vous raconte maintenant en bref comment naquit le 15ième Wing."

Quatre cent cinquante fois Belgique-Congo !

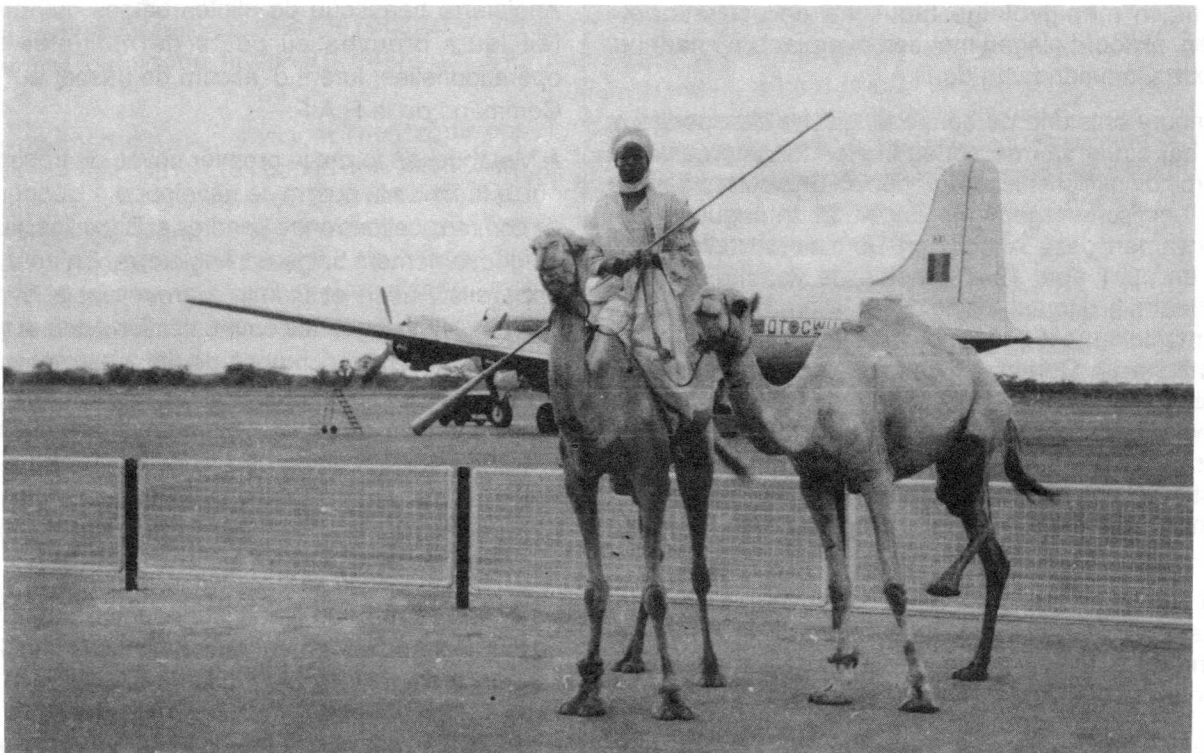
"Au cours de la dernière guerre mondiale il y avait en Angleterre beaucoup de pilotes belges qui, après avoir fait leurs preuves au cours de multiples missions opérationnelles, furent d' accord de passer au Transport Command de la R.A.F.

A Membury se forma le premier noyau de transport belge qui, à la fin de la guerre se développa à Hendon en flight de communications entre Londres et Bruxelles, au bénéfice du gouvernement belge en Angleterre. En août 1946, les appareils Anson et Dominie arrivèrent à Evere, et le 1 avril 1947 le flight de communications donna naissance au 169ième Wing, composé de deux escadrilles: la 366° avec ses Dakota's et la 367° avec les Anson's et Dominie's. A peine deux mois plus tard le premier Dakota militaire s' envolait pour la colonie. Le 1 février 1948, le 169ième Wing fut rebaptisé 15ième Wing, et les escadrilles devinrent les 20° et 21°. La tête de Sioux fut choisie comme emblème, avec "Ténacité" comme devise.

Le 27 juin 1947 fut un grand jour pour le 15ième Wing, car ce jour-là fut officiellement ouverte la ligne vers le Congo. Le Prince Régent prit part à ce premier vol. Au cours de cette même période le premier Dakota militaire belge s' envolait à destination du haut plateau de Lomani, plus précisément à Kamina, à l' époque un endroit quasi inconnu de notre colonie. Pour les équipages du 15ième Wing, un premier vol vers le Congo devenait le souvenir



*Te Kamina
A Kamina*



*DC-4 Kx1 bij een tussenlanding te Kano, Juli 1958
DC-4 Kx1 en escale à Kano, Juillet 1958*



Gao, Lagos... Zij vlogen boven de heetgeblakerde Sahara, boven de oerwouden rond de evenaar.

Aanvankelijk was de verbinding met Kamina betrekkelijk onregelmatig en de vlucht duurde doorgaans zelfs vijf tot zes dagen. Dit veranderde, toen de luchtmacht zich definitief in Kamina vestigde. In 1950 werd de eerste DC-4 Skymaster aangekocht, in 1952 kwam de Fairchild C-119 de familie vergroten en de eerste Flying Boxcar, zoals de C-119 gemoedelijk wordt genoemd, vloog op 26 mei 1953 via de Nijlroute op drie dagen naar Kamina. Reeds vijf jaar verzekeren deze vliegende cargo's een regelmatige dienst tussen Brussel en Kamina. In 1955 werden vijfenvijftig vluchten ondernomen, tweeduizend driehonderd vijftig passagiers en zeshondervijftig ton materiaal vervoerd !

Nu heeft de 15e Wing reeds meer dan vierhonderdvijftig vluchten België - Kongo op zijn actief, en dat zonder één enkel ongeval. Het enige slachtoffer van de transportwing, kapitein Loyen, stortte in 1946 te pletter tegen een berg in het Schotse hoogland (*).

Naast de Dakota's en de Fairchilds beschikt de luchtmacht, en in dit geval het 21e smaldeel, ook over een twintigtal Percival Pembrokes, die voor allerlei doeleinden worden gebruikt. En ziezo, dat is dan héél in 't kort wat ik de historie zou willen noemen van de 15e Wing en in het bijzonder het ontstaan van de regelmatige dienst Melsbroek - Kamina."

Vliegerslatijn dat Engels klinkt

Dat verklaart direct, waarom de bemanningen van de 15e Wing, en héél speciaal die van het 20e smaldeel zich net zo goed thuis voelen in geldkoersen als boven de Sahara. Zij hebben hun zakken vol vreemde munten, zij woekeren met ponden, dinars, peseta's, marken en franken en zij kunnen je zonder aarzelen vertellen wanneer het marktdag is in Gao, en waar je in Caïro het voordeligst aan sigaretten komt. Er is daar in de kantine altijd iemand die iets om te wisselen heeft, en zij die laatst in Aoulef of Lagos waren, vinden natuurlijk luisteraars genoeg, die over de gemeenschappelijke vrienden de allerlaatste nieuwtjes willen weten. Geen klein bier, die internationale geldmarkt in de kantine, en als je daarenboven al die vreemde munten hoort omzetten in een luidruchtig mengelmoes van Frans, Vlaams en vlieger-Engels, dan ben je wel verplicht hier en daar om nadere uitleg te verzoeken, die je graag wordt gegeven door de immer bereidwillige majoor Houart. Het was ons een troost dat, naar de majoor meedeelde, een gemiddelde Brit al net zo min het pilotenkoeterwaals verstaat als een Toeareg. Ik heb het daarom maar liever niet over crashtender, heavy drop, five by five en andere termen, die me met eindeloos geduld werden toegelicht en vertaald. Als je bedenkt dat de omgangstaal van het vliegend personeel doorspekt is met dit jargon, dan kun je net zo goed luisteren naar een weerpraatje in het Eskimo! In het vliegtuig zouden we naderhand beter kennis maken met dit gekke gewauwel door de boordradio !

impérissable de leur vie. Alger, Alouef, Gao, Lagos ... ils survolaient le Sahara brûlant et les forêts équatoriales.

Au début les vols vers Kamina étaient plutôt irréguliers, et le voyage durait de cinq à six jours. Cette situation changea lorsque la force aérienne s'installa définitivement à Kamina. En 1950 fut acheté le premier DC-4 Skymaster, et en 1952, le Fairchild C-119 fit agrandir la flotte; le Flying Boxcar, ainsi que fut surnommé le C-119, volait pour la première fois vers Kamina le 26 mai 1953, en suivant la route du Nil, et cela en trois jours. Il y a déjà cinq ans que ces cargos volants assurent une liaison régulière entre Bruxelles et Kamina. En 1955 furent assurées cinquante-cinq liaisons, pour le transport de deux mille trois cent cinquante passagers et de six cent cinquante tonnes de matériel !

Aujourd'hui, le 15ième Wing a plus de quatre cent cinquante vols Belgique-Congo à son actif, et cela sans aucun accident. La seule victime de l'unité de transport, le capitaine Loyen, s'écrasa en 1946 contre une montagne dans les Highland écossais (*).

En plus des Dakota's et des Fairchild's, la force aérienne, et plus précisément la 21° escadrille, dispose d'une vingtaine de Percival Pembroke, utilisés pour des missions diverses. Voilà en bref l'historique du 15ième Wing, et en particulier l'origine du service régulier entre Melsbroek et Kamina."

Du latin d' aviateur qui sonne anglais

Ceci explique d'emblée pourquoi les équipages du 15ième Wing, et spécialement ceux de la 20° escadrille, se sentent aussi à l'aise en change monétaire qu'au-dessus du Sahara. Ils ont les poches pleines de monnaie étrangère, jonglent avec les livres, les dinars, les pesetas, les marks et les francs; ils peuvent vous dire sans hésiter quand est le jour de marché à Gao, et où vous pouvez vous procurer au plus bas prix des cigarettes au Caire. A la cantine, il y a toujours quelqu'un qui a de quoi changer, et ceux qui rentrent de Alouef ou de Lagos peuvent raconter les derniers potins à propos d'amis communs. Pas de la petite bière, ce marché monétaire international; les marchandages se font dans un mélange de français, de flamand et d'anglais d'aviation, qui vous oblige à demander quelque explication, que prodigue avec bienveillance le major Houart. Ce fut pour nous une consolation d'apprendre qu'un Anglais moyen comprend autant ce jargon de pilote qu'un Touareg. C'est pourquoi je m'abstiendrai de parler de crash-tender, heavy drop, five by five et autres locutions, qui me furent expliquées et traduites avec infiniment de patience. Si vous saisissez que la langue véhiculaire du personnel navigant est truffée de ce jargon, autant écouter un bulletin météo en esquimau ! A bord de l'avion nous ferions mieux connaissance avec ce dialecte débile par l'intermédiaire du radio de bord !



Leger-zoals-men-het-wenst !

Ik vraag aan de kerels van de 15e Wing beleefd pardon, wanneer ik hen via Panorama meen te moeten vertellen, dat het me meer ging om te zien hoe zij gezamenlijk in de kantine het geldprobleem bespraken en hoe ze samen koffie dronken dan om te weten waar, wanneer en hoe zij hun zware bagage aan technische en wetenschappelijke kennis hebben meegekregen. Aan hun vliegercapaciteiten heb ik overigens nooit getwijfeld. Die zijn, zoals de Yankees zouden zeggen:OK.

Nee, als ik zou tekenen voor de luchtmacht, aangenomen dat ze mij niet stante pede wandelen zouden sturen, dan zou ik het niet doen voor het uniform. Er is trouwens geen enkele eenheid van het Belgisch leger, waar uniform of rang, graad of decoraties zo'n secundaire rol spelen als bij de transportwing van de luchtmacht, al zien zij er, vleugeldragers, stuk voor stuk erg stoer uit in hun blauwe pak van Amerikaanse, Belgische of Canadese snit. Neen, zeg ik, niet voor het uniform en ook niet voor de vluchtjes naar Kongo. Alleen om die prettige atmosfeer van kameraadschap, van ongedwongen, innerlijke tucht. Alleen om met die belhamels in uniform over Afrika te bomen, om dat gezond-militaire zonder Pruisische bevelen, om het leger-zoals-men-het-wenst !

(*) Verbetering "Dakota" : Op 10 april 1947 stortte een DC-3 met bestemming Prestwick neer op de hoogten van "Carlins Kairn", met als balans zes slachtoffers, waaronder kapitein Loyen, toenmalige commandant van het 20° smaldeel

Une armée-comme-on-la-voudrait !

Je demande pardon aux gars du 15ième Wing si je leur apprends par ce Panorama que je fus davantage impressionné par la manière dont ils résolvaient leurs problèmes de change à la cantine, et comment, ensemble, ils prenaient leur café, que par le fait de savoir où ils avaient acquis leur bagage technique et scientifique. D' ailleurs je n' ai aucun doute quant à leurs capacités d' aviateurs; comme le diraient les yankees, elles sont O.K.

Non, si je devais m' engager à la force aérienne, en admettant qu' on ne m' envoie pas promener sur le champ, je ne le ferais pas pour l' uniforme. Il n'y a d' ailleurs aucune unité à l' armée belge, où grades et décorations occupent une place aussi accessoire qu' au wing de transport de la force aérienne, même s' ils ont, individuellement, fière allure dans leurs uniformes bleus de coupe américaine, belge ou canadienne. Je le répète, pas pour l' uniforme, ni pour les vols au Congo. Mais uniquement pour cette joyeuse atmosphère de camaraderie, pour cet esprit de discipline intérieure et consentie. Pour accompagner ces chenapans en uniforme au-dessus de l' Afrique, pour ces ordres militaires sans être prussiens, pour cette armée-comme-on-la-voudrait !

(*) Correction "Dakota" : ce fut le 10 avril 1947 qu' un DC-3, à destination de Prestwick, s' écrasa sur les hauteurs de "Carlins Kairn", en faisant six victimes, dont le capitaine Loyen, alors commandant de la 20° escadrille.

Texte traduit par Jo Huybens

☎ 0800 / 14936





EEN VAN DIE MERKWAARDIGE ZENDINGEN ... BRUSSEL - KAMINA PER SV 4 !

Een reis met de allures van een raid. Drie en twintig dagen om Kamina te bereiken vanuit Brussel. Hier volgt het relaas van de tocht, gemaakt door majoor "Manu" Geerts in 1950 om in Kongo een tweedekker SV4B te gaan afleveren. Afgelegde afstand: 10.578 Km; vliegtijd: 66 uur 20 min...

Aanvang 1950 diende de Luchtmacht een SV 4B te leveren aan de basis van Kamina, om er de job van manusje-doet-alles te vervullen ter vervanging van de aanwezige Oxford waarvan één motor het liet afweten. Om het vliegtuigje over te vliegen werden drie piloten, die op dat ogenblik een serieuze faam hadden, gepolst: "Mony" Van Lierde, "Manu" Geerts en "Cheval" Lallemand. De laatste van het drietal dankte voor de attentie, doch de twee anderen waren elk vastbesloten het avontuur te wagen. Vermits er slechts één kon vertrekken, werd de beslissing aan het lot overgelaten, meer bepaald aan de uitkomst van een partijtje "pitjesbak". "Manu" is de gelukkige winnaar. Mony komt ontgoocheld uit de competitie, en wenst in alle sportiviteit zijn rivaal een gezellig partijtje stoeien met al de krokodillen van de Nijl...

Vanaf dat moment zet Manu alle kansen aan zijn kant en begint voor hem een minitieuze voorbereiding. Hij vraagt de 15e Wing hem een volgweg uit te stippelen, en ontmoet er eveneens zijn goede vriend Jo Gueuffen, vroeger collega - instructeur en thans te Evere. Hij vraagt hem zich te ontfermen over het vliegtuig, en meer bepaald wat verbeteringen aan de rudimentaire uitrusting aan te brengen. Gueuffen, ongevoelig voor pietluttige details, besluit een levensgroot kompas P-12 uit een Dakota te rukken om het in de cockpit van de SV 4 te murwen. Het wordt met drie aluminium buizen op de romp bevestigd, net boven het instrumentenbord met rechtstreeks zicht op de horizon. Volgt dan een serie van afregelingen en compensaties in alle mogelijke configuraties, en waarvan Gueuffen enkel het geheim kent. Het resultaat was echter een zeer betrouwbaar instrument, dat tot op een halve graad nauwkeurig de richting aanwees. Om het geheel af te ronden monteerde hij nog een "directional gyro", verbonden met een venturi.

Bij Stampe wordt een bijkomende benzinetank geïnstalleerd in de voorste cockpit; eveneens wordt de bestaande tank in de bovenzwezel vergroot, terwijl er een generator en een radio toegevoegd worden. In principe werd de autonomie aldus opgevoerd tot zeven vluchten. Toch zullen enkele van deze modificaties tijdens de reis aanleiding geven tot narigheden.

De cocardes werden verwijderd, om enkel een klein belgisch vlaggetje over te laten op de verticale stabilo. Het vliegtuig behoudt nog steeds het militaire serial nummer onder het hoogteroer (V 2), maar wordt bo-

UNE DE CES MISSIONS EXCEPTIONNELLES ... BRUXELLES - KAMINA EN SV 4 !

Un voyage aux allures de raid. Vingt-trois jours pour atteindre Kamina au départ de Bruxelles. C'est l'exploit qu'a réalisé le major "Manu" Geerts en 1950 pour livrer au Congo un petit biplan SV4-B. Distance parcourue : 10.578 Km en 66h20' de vol...

Au début de l'année 1950, la Force Aérienne doit livrer un SV4-B à la base de Kamina, où il est destiné à devenir la bonne à tout faire et surtout remplacer un Oxford qui est en panne d'un moteur. Trois pilotes, dont la réputation n'est plus à faire, sont pressentis : "Mony" Van Lierde, "Manu" Geerts et "Cheval" Lallemand. Ce dernier refuse la proposition, mais les deux autres sont bien décidés à tenter l'aventure. Lequel partira ? La place vacante se joue... aux dés. "Manu" gagne. Furieux, Van Lierde s'en va en souhaitant à son collègue d'aller se faire manger tout cru par les crocodiles du Nil !

A partir de ce moment, le major "Manu" Geerts essaye de mettre toutes les chances de son côté et prépare ce raid à fond. Il demande au 15e Wing de lui tracer son itinéraire et fait en outre appel à son vieil ami Jo Gueuffen, ancien moniteur comme lui, également au transport à Evere. Il lui demande de prendre en charge la mise au point de l'avion et surtout de rendre son équipement un peu moins primitif. Gueuffen ne se soucie guère de détail et y installe carrément une boussole P-12 de Dakota, presque "aussi grande que le SV-4" ! Elle est fixée par trois colonnes en aluminium sur le fuselage au-dessus du tableau de bord, en vision directe avec l'horizon. Compensée, verrière fermée et ouverte, elle est réglée au demi-degré près. Un travail méticuleux, dont seul Gueuffen a le secret. Celui-ci monte également un gyro de direction relié à un venturi.

Chez Stampe, l'avion reçoit un réservoir supplémentaire installé à la place avant, un réservoir plus important sur l'aile supérieure, une génératrice et une radio. Quelques-unes de ces modifications donneront d'ailleurs lieu à quelques déboires au cours du voyage. En principe, l'autonomie avait ainsi été portée à sept heures de vol.

Les cocardes sont effacées et il ne reste plus qu'un mini drapeau belge sur la dérive. Si l'avion garde encore son serial militaire (V2) en petit sous le gouvernail de profondeur, il reçoit en sus une immatriculation civile (OT-ZAA) sur le fuselage et les ailes. Le pilote dispose d'ailleurs pour ce voyage de deux logbooks, l'un civil et l'autre militaire.

"Manu" fait aussi intervenir le bon vieux système D. A ses pieds, près du palonnier, il place quatre bouteilles thermos. Un bouchon spécial, muni d'un long tuyau en caoutchouc, s'y adapte, afin de pouvoir abreuver le pilote à volonté en boissons chaudes. Comme il s'attend à devoir rester en vol pendant de longues heures, ils montent des chainettes à son palonnier pour réduire la fatigue des jambes et disposer d'un "pilotage automatique" à bon compte...



vendien voorzien van een burgerimmatriculatie (OT-ZAA) op de romp en de vleugels. Voor de trip houdt de piloot twee logbooks bij, één burger en één militair.

“Manu” doet eveneens beroep op het beproefde “systeem D”. Ter hoogte van de voeten, naast het voetenstuur heeft hij vier thermosflessen geïnstalleerd. Een zelf ontworpen stop, voorzien van een lange rubberslang wordt erop bevestigd, om hem toe te laten zich in volle vlucht tegoed te doen aan warme drankjes. Vermits lange vluchten op het programma staan, werden aan het voetenstuur kettinkjes bevestigd om de vermoeidheid van de benen te verlichten, en om aldus over een goedkope “autopilot” te beschikken.

HET GROOT VERTREK

D- dag is vastgesteld op 27 februari 1950. De meteo is verre van gunstig. Het weer is beneden alles en het vriest. Spijtig, maar de teerling is geworpen, en vertrekken is geboden. Eerste bestemming: Lyon. Na twee uren vlucht wordt het tijd voor een warm drankje, en de piloot probeert voor het eerst zijn systeem uit. Eén van de thermosflessen bevat gesuikerde thee met melk. Het mengsel heeft echter een eigenaardige smaak. Tengevolge van de luchtzakken is de melk gedraaid... In 't vervolg zal er nog enkel zuivere thee getankt worden !

Tijdens de eerste vlucht is er veel sneeuw op het rendez-vous. Het wordt ineens allemaal bloederstig. Hij vertrekt richting Nice en wil een deel van het parcours afsnijden, maar dat bekommt hem slecht. In de Alpen zijn de turbulenties zo hevig, dat hij vaak denkt dat zijn laatste uur geslagen is. Op een zeker moment vreest hij zelfs dat de kist in stukken breekt. Uiteindelijk landt hij ongeschonden in Nice. 's Anderendaags zet hij koers naar Rome onder een striemende regen. De zichtbaarheid is omzeggens nul ! Om zich te oriënteren daalt hij tot hij een spoorlijn oppikt. Het zal wel zo zijn dat alle (spoor)wegen naar Rome leiden.

Hij volgt ze en komt precies boven zijn doel, het terrein Chianpino, aan. Na de landing laat hij zich door de toren uitkafferen, omdat hij het terrein langs links heeft aangevlogen. “Het was inderdaad de bergkant, maar met mijn kleine kist had dit weinig belang. Ik had wel radio aan boord, omdat dit nu eenmaal verplicht was, doch deze maakte een trouwe imitatie van een versleten koffiemolen als de motor draaide ! Om in regel te blijven beperkte ik mijn R/T contact tot de toestemming voor opstarten en opstijgen, waarbij ik telkens eerst de motor stillegde.”

Deze eerste narigheden werden snel uitgebreid: zijn reistas, bevattende zijn reservekledij en persoonlijke bezittingen werd zorgvuldig voorin gestouwd in de nabijheid van het extra-reservoir. Doch de vulslang was ondicht geraakt, zodat de tank begon te lekken, met als gevolg een doordrenkte reistas. Op het terrein van Chianpino neemt het silhouet van de SV 4 de allures van een waslijn op een dag van grote was...

LE GRAND DEPART

Le jour J est fixé au 27 février 1950. La météo n' est guère encourageante. Le temps est exécrable et il gèle. Tant pis, les dés sont jetés. Il faut partir. Direction: Lyon. Après deux heures de vol, le pilote désire se désaltérer et utilise pour la première fois son système. Dans un des thermos, il y a du thé sucré au lait. La mixture a pourtant un goût bizarre. En effet, le lait, bien secoué par les trous d' air, a tourné et est devenu sur... Par la suite, il n'y aura plus que du thé dans les bouteilles !

A l' étape, la neige est au rendez-vous. Les choses sérieuses commencent. Il repart et veut couper au plus court pour rejoindre Nice. Mal lui en prend. Dans les Alpes, les turbulences sont telles que plus d' une fois, il croit sa dernière heure arrivée. A un moment, il pense même que son avion va se briser en plusieurs morceaux. Il atterrit finalement entier à Nice. Le lendemain, il prend la direction de Rome sous une pluie battante. La visibilité est proche de zéro ! Pour se repérer, il descend et découvre une ligne de chemin de fer. C' est bien connu, tous les chemins (de fer) mènent à Rome...

Il la suit et arrive pile sur l' aérodrome de Chianpino. Après son atterrissage, il se fait engueuler par la tour pour avoir fait sa prise de plaine par la gauche. “C' était le côté montagne, mais avec mon petit avion, cela n' avait guère d' importance. J' avais bien une radio à bord, car elle était obligatoire, mais, lorsque le moteur tournait, elle rendait plutôt un bruit de moulin à café ! Finalement, pour être en règle, je demandais l' autorisation de taxier et de décoller, moteur arrêté, et puis je la coupais.”

Ces premiers déboires vont de paire avec un autre. Son sac, qui contient ses vêtements et affaires personnelles, se trouve calé à l' avant contre le réservoir complémentaire. Celui-ci, mal conçu au niveau du tube de remplissage, commence à fuir. Tout est trempé et, sur le terrain de Chianpino, le SV4 prend des allures d' un séchoir un jour de grande lessive... Tous les vêtements de Manu y sont étalés et sèchent au vent.

En attendant, à Rome, il bénéficie d' un répit et en profite pour faire du tourisme. Il visite les cinq basiliques et reçoit aussi à cette occasion l' absolution du pape qui lui “remet ainsi son compteur à zéro”...



Alle kledingsstukken van Manu werden er opgehangen om te drogen in de wind. In afwachting van beter weer, geniet Manu te Rome van een verlengde pause, die hij benut om wat aan toerisme te doen. Hij bezoekt er de vijf basilieken en ontvangt bij die gelegenheid de pauselijke zegen, die hem toelaat "met een verse lei te beginnen"...

Hij ontmoet er "Le Canard" Jean Créteur, die regelmatig de verbinding België - Kongo verzekert met een DC-3 van Sobelair. Die bezorgt hem enkele waardevolle tips voor navigatie en terugvinden van belangrijke merkpunten in de woestijn. Die inlichtingen zijn dermate belangrijk dat Manu er tot vandaag van overtuigd is dat ze hem het leven gered hebben.

Na drie dagen barslecht weer, krijgt hij uiteindelijk van de meteo het groene licht om verder te vliegen, op voorwaarde echter dat hij via Korsika en Sardinië passeert om zo Tunis te bereiken, en niet de geplande route via de straat van Messina en Sicilië aanhoudt. De oversteek via Cagliari is misschien wel wat langer, menen de Italianen, doch de SV 4 zal op dit traject een rugwind meekrijgen van 50 km/h.

DE OVERSTEEK

Op 3 maart stijgt hij eindelijk op van Cagliari om de oversteek te wagen en zet de neus op Tunis. Een uur, anderhalf uur gaan voorbij. Buiten de uitgestrekte blauwe zee valt er niets te bekennen. Geen levende ziel, geen schip, zelfs geen vogel... Met waakzaam oor probeert hij de minste sputtering van de motor te ontdekken. Af en toe speelt hij met het voetenstuur en bekijkt de reacties van het kompas. Alles is in orde. Bij de planning had hij een keuze moeten maken. Ofwel een valscherme meenemen, ofwel een dinghy. Plaatsgebrek verhinderde de twee. De beslissing was snel genomen. Het valscherme was hem van weinig nut geweest, dus maar de dinghy.

Eindelijk slaakt hij een zucht van verlichting: op de horizon tekent zich een wit punt af. Bij verder naderen herkent hij een seinpaal, vergelijkt met zijn kaart en stelt vast dat hij nauwelijks één kilometer van de getekende koers is afgeweken. In zijn binnenste doet hij met een respectueuse zwaai zijn hoed af voor vriend Gueuffen en zijn impressionant kompas.

Vervolgens is Noord Afrika aan de beurt, waar elke vlucht zijn geschiedenis, zijn wetenswaardigheden en zijn problemen kent.

Bij de nadering van Tunis heeft hij af te rekenen met hevige rukwinden, die hem veel problemen geven om de kist in bedwang te houden.

Te Marble Arch komt hij tijdens een storm aan en dient zich neer te planten op een strook van 50 meter lang, loodrecht op de piste.

In Kairo is de opvang door douane en politie gewoon erbarmelijk.

Il rencontre "Le Canard" Jean Créteur, qui effectue régulièrement la liaison Belgique-Congo aux commandes de DC-3 de la Sobelair. Celui-ci refile quelques bons tuyaux pour la navigation et le repérage de certains lieux au-dessus du désert. Ces renseignements seront à ce point précieux et utiles qu'aujourd'hui encore, Manu pense qu'ils lui ont certainement sauvé la vie.

Après trois jours de mauvais temps, la météo italienne lui donne à nouveau le feu vert à condition qu'il passe par la Corse et la Sardaigne pour rejoindre Tunis et non par le détroit de Messines et la Sicile. La traversée par Cagliari est peut-être plus longue, affirment les Italiens, mais le SV4 bénéficiera d'un vent favorable qui souffle à 50 Km/h.

LA TRAVERSEE

Le 3 mars, il décolle finalement de Cagliari pour effectuer la traversée, monte à 1.000 mètres et met le cap sur Tunis. Une heure, une heure et demi se passent. Il n'aperçoit que l'immensité bleue de la mer. Pas la moindre âme qui vive, pas le moindre bateau, pas le moindre oiseau... L'oreille toujours en alerte, il guette les moindres vibrations du moteur. De temps à autre, il joue du palonnier et scrute les réactions de sa boussole. Tout est OK. Au départ, il avait dû faire un choix. Soit emporter un parachute, soit un dinghy, ceci par manque de place. La décision fut vite prise. Le parachute ne lui aurait guère servi, il s'est muni d'un dinghy. Enfin, il respire. A l'horizon, il aperçoit un point blanc. A l'approche, il reconnaît un sémaphore, regarde sur sa carte et s'aperçoit qu'il a à peine dévié d'un kilomètre du point prévu où passe la côte. En lui-même, il lance un coup de chapeau à Gueuffen et à son énorme boussole.

Ensuite, c'est l'Afrique du Nord, où chaque étape apporte son lot d'anecdotes, de curiosités ou de difficultés.

A Tunis, le vent souffle en rafale et lui donne du fil à retordre dans ses manœuvres.

A Marble Arch, il arrive en pleine tempête et atterrit sur 50 mètres perpendiculairement à la piste.

Au Caire, l'accueil douanier et policier est déplorable.

A Luxor, dernière étape avant le Soudan, on lui demande s'il ne transporte pas d'arme. Manu répond par l'affirmative en exhibant un couteau et un pistolet lance-fusée...



In Luxor, laatste tussenlanding voor Soedan, vraagt men hem naar wapens. Manu antwoordt bevestigend, fier pronkend met zijn zakmes en een signaalpistool !

Boven de woestijn verliest hij bijna de weg door een zandstorm, die tot 2.000 meter hoog gaat. Gelukkig komen de goede tips van Jean Créteur hem voor de geest, en bereikt hij ongehavend Karthoum. Na elke landing moet hij, buiten de vermoeidheid nog afrekenen met het voltanken, het vastsjorren van het vliegtuig, het beschermen van de motor, alles afsluiten, het inchecken met douane, politie, veiligheid en meteo, om ten slotte een transport en een logement op te zoeken.

In Karthoum geeft de vulslang van de reservetank definitief de geest. Een RAF ploeg last het lek en voert een 60-uur inspectie op de motor uit, kleppenregeling inbegrepen.

Malakal-Juba: om op deze bestemming te geraken is hij aangewezen op een rudimentaire telefoonleiding, bestaande uit piketten van nauwelijks drie meter hoog die een miserabele draad ondersteunen ! Tijdens deze lange scheervlucht, ontdekt hij een zwarte krijger, die hem van onder een boom met zijn lans viseert ! Van daar tot het vermoeden dat de intentie bestond om een SV 4 neer te halen met een werpspies...

Tussen Juba en Irumu wacht er hem een nieuwe verwachting: het doortrekken van het gebergte, gehuld in zware bewolking. Bij aankomst logeert hij in het unieke fatsoenlijke hotel. Hij ontdekt in zijn kamer een wemelende fauna met bedenkelijke sympathieën ! Daarom niet getreurd: vooraleer naar het restaurant af te zakken, waar hem een ... vlaamse karbonade geserveerd wordt, ledigt hij snel een busje insectenverdelger, sluit nauwgezet de deur, en verlaat opgelucht het vertrek. Bij zijn terugkeer vond hij geen enkel diertje terug.

DE AANKOMST

Vervolgens vervoegt hij de streek van de grote meren en heeft een voortreffelijk zicht op immense olifantenkuddes.

Hij maakt een tussenlanding te Usumbura om er een neef - dokter te bezoeken.

Bij het vliegen langs het Tanganykameer, moet hij grote wolkenmassa's vermijden met zware neerslag. In Albertville wordt het vliegtuig in een loods geduwd om het te beschermen tegen een ware wolkbreuk.

In Manono trekt hij een dag uit om de plaatselijke tinmijnen te bezoeken, om dan de 21 maart op te stijgen voor het allerlaatste traject, dat hem in Kamina zal brengen, precies drieëntwintig dagen na het vertrek in Brussel. Hij kan er de SV4 toevertrouwen aan de basiscommandant, "Coco" Collignon.

Hij verblijft er gedurende drie dagen om de Dakota (K-2) op te wachten, die hem terug naar België zal nemen. Bij

Au-dessus du désert, il manque se perdre dans une tempête de sable qui monte jusqu'à 2.000 mètres. Heureusement, les conseils de Jean Créteur lui viennent en aide pour rejoindre Karthoum. A chaque aérodrome aussi, outre la fatigue, il faut faire le plein, arrimer l' avion, couvrir le moteur, fermer tout, passer la douane, la police, la sécurité, la météo et puis enfin chercher un transport et un logement.

A Karthoum, le tuyau de remplissage du réservoir supplémentaire rend l' âme. Une équipe de la RAF le ressoude et effectue l' entretien des 60 h du moteur en plus d'un réglage de soupapes.

Malakal-Juba: pour arriver à cette dernière étape, il est contraint de suivre la ligne téléphonique constituée de piquets de 3 m de haut qui soutiennent un seul et malheureux fil ! Au cours de ce long rase-motte, il aperçoit un guerrier noir qui, à l' abri d' un arbre, le vise de sa lance ! De là à croire qu' il a l' intention de descendre un SV4 avec une sagaie...

Entre Juba et Irumu, nouvelle partie de plaisir: la traversée des montagnes noyées dans les nuages. A l' arrivée, il loge au seul hôtel convenable. Il y découvre sa chambre occupée par une faune grouillante et peu sympathique ! Qu' à cela ne tienne. Avant de se rendre au restaurant, où il reçoit une... carbonnade flamande, il vide une bombe complète d' insecticide dans la chambre, referme vivement la porte et s' en va le coeur à l' aise. A son retour, il n' y a plus la moindre bestiole.

L' ARRIVEE

Ensuite, il rejoint la région des lacs et a une vue privilégiée de ces immenses troupeaux d' éléphants.

Il effectue un passage à Usumbura pour rendre visite à un cousin, qui y pratique la médecine.

En longeant le lac Tanganyka, il lui faut éviter de grosses colonnes sombres de pluies. A Albertville, l' avion est poussé dans un hangar pour l' abriter d' une de ces trombes d' eau.

A Manono, il prend un jour pour visiter les mines d' étain de l' endroit, puis le 21 mars décolle pour l' ultime étape, celle qui le conduit enfin à Kamina, vingt-trois jours après avoir quitté Bruxelles. Il peut remettre le SV4 au patron de la base, "Coco" Collignon.

Il attend encore sur place pendant trois jours le Dakota (K-2) qui doit le ramener vers la Belgique. A son arrivée, on y embarque le moteur défaillant du Oxford et Manu qui



BRUSSEL - KAMINA PER SV 4B

BRUXELLES - KAMINA EN SV 4B

| Datum (1950) Date | Plaats Lieu | Afstand Distance (Naut Miles) | H. min | Benzine Essence (l) |
|----------------------|----------------|-------------------------------------|--------|---------------------------|
| 27 Feb | Lyon | 310 | 3.27 | 110 |
| 27 Feb | Nice | 226 | 2.30 | 80 |
| 28 Feb | Roma | 327 | 4.33 | 175 |
| 3 Mar | Cagliari | 400 | 3.23 | 120 |
| 3 Mar | Tunis | 156 | 1.41 | 60 |
| 4 Mar | Tripoli | 371 | 4.09 | 104 |
| 5 Mar | Marble Arch | 316 | 2.55 | 91 |
| 5 Mar | Benghazi | 175 | 2.20 | 91 |
| 6 Mar | Tobruk | 215 | 2.30 | 91 |
| 6 Mar | Cairo | 399 | 4.22 | 132 |
| 10 Mar | Luxor | 292 | 3.40 | 123 |
| 10 Mar | Wadi Halfa | 266 | 3.08 | 109 |
| 11 Mar | Atbara | 293 | 3.15 | 109 |
| 11 Mar | Khartoum | 150 | 1.41 | 123 |
| 14 Mar | Malakal | 391 | 4.11 | 132 |
| 14 Mar | Juba | 287 | 3.39 | 123 |
| 16 Mar | Irumu | 275 | 3.55 | 115 |
| 17 Mar | Costermanville | 261 | 3.23 | 95 |
| 18 Mar | Usumbura | 58 | 0.49 | 30 |
| 19 Mar | Albertville | 165 | 2.04 | 80 |
| 19 Mar | Manono | 180 | 2.10 | 75 |
| 21 Mar | Kamina | 195 | 2.35 | - |

23 dagen
jours

5.708 NM

66h.20min

2.168 liter
litres

Gemiddelde snelheid - Vitesse moyenne: 159 Km/h (85 Kts)

Gemid. uurverbruik - Cons moyenne/heure : 33,38 l/h

Afgelegde afstand - Distance parcourue : 5.708 NM (10.578 Km)

Vliegtijd - Durée de vol: 66.20 h



aankomst wordt meteen ook de defecte Oxford motor aan boord genomen. Manu neemt eveneens plaats met een uitgebreide stock bananen en pili-pili in de bagage...

Tijdens de terugvlucht wacht hem nog een laatste emotie: de Dakota, met aan de sturen Lt Kol "Mike" Donnet en Kapt Terlinden kan een hevige tropische storm, die boven het oerwoud tussen Kamina en Stanleyville huishoudt, niet ontwijken. Ze zullen er, gelukkig zonder schade, maar met veel emoties doorheen vliegen.

Toen eindelijk Manu Geerts terug voet op vaderlandse bodem zet te Melsbroek, slaakt hij een enorme zucht van opluchting

Tot aan zijn dood heeft hij herhaald: "indien dit nog te herbeginnen was, niet meer voor mij ! "

Naar een artikel van Regis DECOBECK

Vertaling : Piet CLAES

emporte dans ses bagages un régime de bananes et du pili-pili...

Dernière émotion sur le chemin du retour, l' équipage du Dakota, formé du Lt Col "Mike" Donnet et du capitaine Terlinden, rencontre une formidable tempête au-dessus de la forêt vierge entre Kamina et Stanleyville. Ils passeront à travers sans dommage.

Lorsqu' enfin Manu Geerts pose le pied à Melsbroek, il pousse un énorme soupir de soulagement.

Jusqu'à sa mort, il n' a cessé de répéter : "Si c' était à refaire, plus jamais ! "

D' après un article de Régis DECOBECK



*"Manu" Geerts aan de sturen van de SV4 OT-ZAA bij de tussenlanding in Kairo
"Manu" Geerts aux commandes du SV4 OT-ZAA à l'étape du Caire*