



Driemaandelijks tijdschrift

Périodique trimestriel

Editie 2/98

Edition 2/98

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

Verantwoordelijke uitgever : J. Huybens : Editeur responsable



ERELID

Voor zijn blijken van belangstelling, de door hem verleende hulp en zijn buitengewone verhoudingen, werd de hoedanigheid van

ERELID "DAKOTA"

op 28 mei 1998, toegekend aan:

Hubert VERSTRAETEN

MEMBRE d'HONNEUR

Pour son témoignage d'intérêt, son aide et ses relations exceptionnelles, la qualité de

MEMBRE d'HONNEUR "DAKOTA"

a été accordée le 28 mai 1998 à:

Hubert VERSTRAETEN

REMEMBER ...

In "DAKOTA NEWS" 3/97 spraken wij reeds over de met succes bekroonde opzoeken van H. Verstraeten aangaande de juiste plaats van de noodlanding van een Wellington van het 69 Sqn/34 Wing op 21 april 1945.

En op deze mooie lentedag van 28 mei 1998 bevond de staartschutter van dit toestel, Melville Livingstone zich, duidelijk ontroerd door het gebeuren, opnieuw op de "Kraakant" - Nieuwrode / Holsbeek. Enkele kameraden, die met hem de intense oorlogservaringen hadden gedeeld, vergezelden hem. Tot zijn grote verrassing werd hij ontvangen door een kleine menigte die eraan gehouden had hem hun sympathie te betuigen.

Zo waren er niet alleen een tiental "ooggetuigen" van zijn onverwachte aankomst, 53 jaar geleden, die even ontroerd waren als hijzelf, maar ook een vijftigtal kinderen uit de plaatselijke scholen, die ijverig zwaaiden met Engelse en Belgische wimpels, terwijl zij luidkeels uiting gaven aan hun vreugde.; en eveneens talrijke nieuwsgierigen die er blijkbaar aan hielden iets meer te weten te komen over wat er gebeurd was in hun gemeente.

Wij mogen natuurlijk de afvaardiging van "DAKOTA" niet vergeten, noch de Heer Burgemeester en enkele schepenen van Holsbeek, die geestdriftig hebben meegeworkt aan het welslagen van deze herdenking.

De warme en ontspannen sfeer werd slechts kortstondig onderbroken door het "officiële" gedeelte, toen M. Van Horebeek, schepen, en J. Huybens, directeur "DAKOTA", de gebeurtenissen in herinnering brachten die de aanleiding waren voor onze samenkomst. De innemende en begaafde Jw. Liesbeth Timmermans vertaalde hun toespraken voor onze Engelse vrienden.

En dan kwam het hoogtepunt, toen M. Livingstone een prachtige herdenkingsplaat onthulde, die ons gratis aangeboden werd door M. F. Renier van "Renier Natuursteen" (Aarschot), terwijl een C-130 H van het 20 Smaldeel de plechtigheid op lage hoogte overvloog.

De plechtigheid werd eveneens vereerd door de aanwezigheid van een groep oud-strijders die hun vaandel begeleidden, en van een vertegenwoordiger van de Britse Ambassade, geflankeerd door het vaandel van de R.A.F.A. (Royal Air Force Association).

REMEMBER ...

Dans le "DAKOTA News" 3/97, nous vous faisions part des recherches fructueuses d'Hubert Verstraeten, concernant le lieu de l'atterrissement forcé d'un Wellington du 69 Sqn/34 Wing le 21 avril 1945.

Et c'est avec beaucoup d'émotion que Melville Livingstone, le mitrailleur de queue de cet avion, se retrouvait au même endroit en cette belle journée de printemps qu'était le 28 mai 1998, au "Kraakant" - Nieuwrode / Holsbeek.

Accompagné de quelques-uns de ses camarades, qui avaient partagé avec lui les événements intenses de la guerre, il fut accueilli, à sa grande surprise, par une petite foule qui avait tenu à lui témoigner sa sympathie.

Il y avait là une dizaine de "témoins" de son arrivée impromptue il y a 53 ans, autant émus que lui-même; mais aussi une cinquantaine d'enfants des écoles locales, qui agitaient des fanions anglais et belges tout en exprimant leur joie de vive voix. Egalement de nombreux curieux qui tenaient sans doute à en savoir davantage à propos de ce qui s'était passé dans leur village.

Sans oublier, bien sûr, une délégation du "DAKOTA", ainsi que Monsieur le Bourgmestre et quelques échevins de Holsbeek, qui ont contribué avec enthousiasme au succès de cette journée.

L'ambiance chaleureuse et détendue ne fut que brièvement interrompue par la séquence "officielle", lorsque M. Van Horebeek, échevin, et J. Huybens, directeur "DAKOTA", évoquèrent l'événement qui nous réunissait. Melle Liesbeth Timmermans, charmante et talentueuse, traduisait leurs paroles pour nos amis anglais; ce fut alors le point d'orgue, lorsque M. Livingstone dévoila une splendide plaque commémorative, offerte gracieusement par M. F. Renier de "Renier Natuursteen" (Aarschot), le tout couronné par le passage à basse altitude d'un C-130 H de la 20^e Escadrille.

La commémoration avait également été rehaussée par la présence d'un groupe d'anciens combattants entourant leur étendard et de celle du représentant de l'Ambassade Britannique, flanqué de l'étendard de la R.A.F.A. (Royal Air Force Association).

Plus tard, nous nous retrouvions tous à la maison communale de Holsbeek, où Mr. Van Goidsenhoven, bourgmestre, et Mr. Timmermans, de l'Association des



Iets later bevonden wij ons allemaal op het gemeentehuis van Holsbeek, waar de Heer Burgemeester Van Goidsenhoven, en Mr. Timmermans, van de Vereniging van Oud-strijders, Melville Livingstone en zijn strijdmakers dankten, niet alleen voor hun aanwezigheid van die dag, maar meer nog voor wat ze indertijd gedaan hadden opdat België zijn vrijheid zou herwinnen.

Uiteindelijk bood de gemeente nog een vorstelijke receptie aan, als joviale afsluiting van deze herdenkingsdag, met de belofte dat we elkaar spoedig opnieuw zouden ontmoeten . . .

Anciens Combattants, exprimèrent leurs remerciements à Melville Livingstone et à ses camarades, non seulement pour leur présence aujourd'hui, mais également pour ce qu'ils avaient fait jadis, afin que la Belgique retrouve sa liberté.

Et c'est dans l'ambiance joviale d'une réception, où la commune avait mis les petits plats dans les grands, que se termina cette journée du souvenir, ... avec promesse de se revoir bientôt.



*Melville Livingstone devant la plaque commémorative
Melville Livingstone voor de herdenkingsplaat*



20 JAAR GELEDEN "RED BEAN"

Op 13 mei 1978 werd Maarschalk Mobutu, president van Zaïre, geconfronteerd met acties van de gewapende rebellen van het F.L.N.C. (Front de Libération Nationale du Congo); omstreeks 6 uur 's morgens waren ze Kolwezi binnen gevallen, en controleerden zij de stad.

Deze situatie, die zich dreigde uit te breiden tot de ganse Shaba, kon een bedreiging vormen voor de veiligheid van de Europese "expatriés", waaronder de 1.800 Belgen, die in Kolwezi verbleven.

Zij ontketende eveneens de tussenkomst van Frankrijk en België (hoewel het hier niet ging om een gezamenlijke aktie). Zonder een polemiek te willen uitlokken over de manier waarop Fransen en Belgen hun tussenkomst organiseerden, willen wij u uitsluitend het verloop van de Belgische operatie in herinnering brengen, die door het Rgt Para-Cdo en de 15^e Wing gevoerd werden, en die "Red Bean" gedoopt werd.

Het hiernavolgend verslag verscheen in het tijdschrift "WINGS/PRO AVIA" N°3 (Sep 1978)

Voorbereiding en in plaatsstelling te KAMINA op 17-19 mei 1978

Voor de 15e Wing begon de voorbereiding met een conferentie op de Generale Staf op dinsdag 16 mei te 22U30.

Tijdens deze vergadering werden de noodzakelijke voorwaarden voor een interventie in Kolwezi besproken, en een aantal beslissingen van technische aard genomen.

Vanaf de daaropvolgende morgen werden deze beslissingen vertaald in orders; voorbereiding van de vliegtuigen, klaarmaken van de laadruimten, verdeling van de ladingen, berekening van de reisroutes, bepalen van tussenlandingsplaatsen, bepalen van de noodzakelijke brandstof en aanduiden van de bemanningen.

Terwijl het personeel van de 15e Wing zich van de talrijke taken kweet die dergelijke lange afstandzendingen steeds meebrengen, namen de bevelhebbers van het Rgt Para-Cdo en van de 15e Wing deel aan diverse vergaderingen waar de verantwoordelijke overheden het politiek kader vastlegden waarbinnen onze interventie moest plaatsvinden: opdracht van humanitaire aard, waarbij geweld slechts mag gebruikt worden in uiterste noodzaak, en met een maximum duur van 72 uren.

Woensdagavond omstreeks 20U00 werd de beslissing genomen: alle luchtmiddelen - zowel burger als militair- moesten zich klaar houden om 's anderendaags op te stijgen onmiddellijk na ontvangst van het vertrekorder.

Ondertussen waren de 6 bemanningen en de 3 C-130, afgedeeld in Mali in het kader van een actie tegen de hongersnood, op hun beurt in staat van alarm gebracht, en konden zij naar Kamina vertrekken vanaf donderdag morgen (*zie het verhaal van de detachementscommandant*).

IL Y A 20 ANS . . . RED BEAN

Le 13 mai 1978, le Maréchal Mobutu, président du Zaïre, était confronté avec l'action des rebelles armés du F.L.N.C (Front de Libération Nationale du Congo); vers 6 heures du matin, ils avaient envahi et contrôlaient Kolwezi. Cette situation, qui risquait de s'étendre au Shaba, menaçait de mettre en danger la sécurité des expatriés Européens, dont 1.800 Belges qui résidaient à Kolwezi.

Elle déclencha également l'intervention, toutefois non concertée, de la France et de la Belgique.

Sans vouloir polémiquer à propos des processus d'action français et belges, notre seul but ici est de rappeler le déroulement de l'opération menée par le Régiment Para-Commando et le 15^e Wing, et qui fut baptisée «Red Bean».

Le compte-rendu reproduit ci-après fut publié dans la revue «WINGS / PRO AVIA» N°3 (Sep 1978)

Préparation et mise en place à KAMINA 17 - 19 mai 1978

Pour le 15e Wing, la préparation a débuté par une conférence à l'Etat-Major Général, le mardi 16 mai à 22H30.

Durant cette réunion, les conditions nécessaires à une intervention sur Kolwezi étaient débattues et un certain nombre de décisions d'ordre technique furent prises.

Dès le lendemain matin, ces décisions étaient traduites en ordres: préparation des avions, gréement des soutes, répartition des charges, calcul des routes, choix des escales, évaluation du carburant nécessaire et désignation des équipages.

Pendant que les gens du 15e Wing s'occupaient aux multiples tâches qu'impliquent toujours les missions à longue distance, le Comd du Rgt Para-Cdo et le Comd 15 Wing assistaient à diverses réunions où les autorités responsables définirent le cadre politique dans lequel devait se placer notre intervention: mission à caractère humanitaire, n'impliquant le recours à la force que là où la nécessité deviendrait contraignante et dont la durée maximum devait être de 72 heures.

Le mercredi soir vers 20H00, la décision était prise: tous les moyens aériens - civils et militaires - devaient être prêts à appareiller le lendemain dès réception de l'ordre de départ.

Entre-temps, les 6 équipages et les 3 avions C-130 détachés au Mali dans le cadre d'une action anti-famine étaient, à leur tour, mis en état d'alerte et se trouvaient prêts à mettre le cap sur Kamina dès le jeudi matin (*Voir récit du Comd de détachement*).



Het vertrekorder kwam toe in de 15e Wing op donderdag 18 mei omstreeks 12U30. Het eerste vliegtuig (een C-130) steeg op om 13U15, gevolgd door de 4 andere C-130 en 2 B-727, die in totaal 250 manschappen en 120 ton uitrusting vervoerden (voertuigen, levensmiddelen en munitie).

De rest van het Rgt Para-Cdo moest, met het ander gedeelte van de uitrusting, plaats vinden in 8 B-707 van Sabena, waarvan de eerste diezelfde dag zou vertrekken omstreeks 17U00.

En hier zit hem een van de grote moeilijkheden van een interventie in een ander continent, waarvan alle landen niet noodzakelijkerwijs gunstig staan tegenover de geplande actie. Inderdaad, een tamelijk groot aantal Afrikaanse landen wilden in geen enkel geval toestemming verlenen tot overvlucht -en à fortiori tot landing en bevoorrading- van toestellen met gewapende troepen aan boord.

Dit maakte lange omwegen noodzakelijk, zoals u hierna kunt vaststellen:

De C-130 met "external fuel tanks" konden de volgende route vliegen : BRUSSEL - PORTO SANTO - LIBREVILLE - KAMINA (dit betekent meer dan 10.000 Km en 22 uur vlucht)

De B-727 en de C-130 zonder "external tanks" moesten een nog langere route vliegen, vermits zij bovendien ook in DAKAR en ABIDJAN moesten gaan landen. Voor de B-707 van Sabena volstonden, net zoals voor de C-130 met "externals", twee tussenlandingen.

De coördinatie tussen al deze toestellen van diverse oorsprong (Bamako en Brussel), met verschillende snelheden en genoodzaakt verscheidene reiswegen te volgen, kon slechts gebeuren door gebruik te maken van een gemeenschappelijke frequentie in de HF-band.

Zo konden, bijvoorbeeld, prioriteiten vastgelegd worden toen problemen ontstonden met de brandstofbevoorrading in Porto Santo (waar er slechts één fueltruck is) of Libreville (waar een intens luchtverkeer de fuelvoorraad van het vliegplein hadden opgebruikt).

Maar alle moeilijkheden onderweg (trage bevoorrading, verlengde tussenstops, kleine pannes en grote onweerswolken van het intertropikaal front) werden overwonnen met gedrevenheid en goed humeur, en zo konden de volgende landingen genoteerd worden in Kamina op vrijdag 19 mei:

- omstreeks 07U00: de 3 C-130 komende van Bamako
- omstreeks 13U45: de eerste B-707 van Sabena
- omstreeks 14U15: de eerste C-130 vanuit Brussel (2 tussenlandingen, 22 uur vlucht, 25 uur prestaties)
- omstreeks 18U00: de eerste B-727 vanuit Brussel (4 tussenlandingen, 18 uur vlucht, 22 uur prestaties)
- omstreeks 21U00: de eerste C-141 van USAF (met de mobiele installatie voor brandstofbevoorrading)
- omstreeks 20U30: de laatste C-130 vanuit Brussel (3 tussenlandingen, 23 uur vlucht, 29 uur prestaties)
- omstreeks 22U50: de tweede B-727 vanuit Brussel (4 tussenlandingen, 18 uur vlucht, 24 uur prestaties)

L'ordre de départ parvint au 15e Wing le jeudi 18 mai vers 12H30; le 1er avion (1 C-130) décollait à 13H15, suivi de 4 autres C-130 et de 2 B-727, emportant en tout 250 hommes et 120 tonnes d'équipement (véhicules, vivres et munitions).

Le restant du Rgt Para-Cdo devait, avec l'autre partie de l'équipement, prendre place à bord de 8 B-707 de la Sabena, dont le premier devait partir ce même jour, vers 17H00.

C'est ici que se situe une des grandes difficultés d'une intervention dans un autre continent, dont toutes les nations ne sont pas nécessairement favorables à l'action envisagée. En effet, un nombre assez élevé de pays africains ne voulaient en aucun cas autoriser le survol - et à fortiori, l'atterrissement et le ravitaillement - par des avions transportant des troupes en armes.

Ceci nous obligeait à de longs détours. Jugez-en plutôt:

Pour les C-130 munis de réservoirs extérieurs, la route empruntée fut la suivante: BRUXELLES - PORTO SANTO - LIBREVILLE - KAMINA, soit plus de 10.000 Km et 22 heures de vol.

Quant aux B-727 et aux C-130 non équipés de réservoirs extérieurs, leur route fut plus longue encore, car ils durent faire escale non seulement à PORTO SANTO et LIBREVILLE, mais également à DAKAR et ABIDJAN.

Les B-707 Sabena purent, à l'instar des C-130 avec réservoirs supplémentaires, se contenter de deux escales.

La régulation des mouvements entre tous ces avions, de provenances diverses (Bruxelles et Bamako), de vitesses différentes et obligés d'emprunter des itinéraires dissemblables, fut assurée grâce à l'emploi d'une fréquence commune dans la bande HF.

Ceci permit, par exemple, de fixer des priorités lorsque des difficultés de ravitaillement apparurent aux escales de Porto Santo - aérodrome où n'existe qu'un camion citerne - et de Libreville, où un trafic intense avait vidé les citernes de la plaine d'aviation. Mais toutes les difficultés de la route - ravitaillement lent, escales prolongées, petites pannes et gros nuages du front intertropical - furent surmontées avec entrain et bonne humeur et l'on pouvait enregistrer le vendredi 19 mai, les arrivées suivantes à KAMINA:

- vers 07H00, les 3 C-130 partis de BAMAKO
- vers 13H45, le premier B-707 Sabena
- vers 14H15, le premier C-130 parti de Bruxelles (2 escales, 22 heures de vol et 25 heures de prestation)
- vers 18H00, le premier B-727 également au départ de Bruxelles (4 escales, 18 heures de vol et 22 heures de prestation)
- vers 21H00, le premier C-141 de l'USAF, apportant l'installation mobile de ravitaillement en carburant
- vers 20H30, le dernier C-130 parti de Bruxelles (3 escales, 23 heures de vol et 29 heures de prestation)
- vers 22H50, le deuxième B-727 parti de Bruxelles (4 escales, 18 heures de vol et 24 heures de prestation)



VLIEGROUTES - ITINERAIRES

I. C-130 (PYLON TANKS)

	KMS	HRS
BRUXELLES		
PORTO SANTO (MADERE)	2704	5h
LIBREVILLE (GABON)	5840	11h
KAMINA (ZAIRE)	2370	4h 30
TOTAAL/TOTAL	10914	20h 30

II. B 727 - C 130

	KMS	HRS	HRS
		B-727	C-130
BRUXELLES			
PORTO SANTO	2704	3h 40	5h 00
DAKAR	2191	3h 00	4h 00
ABIDJAN	2599	3h 30	5h 00
LIBREVILLE	1890	2h 45	3h 30
KAMINA	2370	3h 15	4h 30
TOTAAL/TOTAL	11753	16h 10	22h 00

III. C-130 APRES/NA 26 JUN

	KMS	HRS
BRUXELLES		
LUXOR(EGYPTE)	4278	7h 40
KAMINA	4148	7h 20
TOTAAL/TOTAL	8426	15h 00

IV. ROUTE LA PLUS COURTE/KORTSTE WEG

	KMS	HRS	HRS
		B 727	C 130
BRUXELLES			
DJERBA (TUNISIE)	2222	3h 00	4h 10
N.'DJAMENA (TCHAD)	2472	3h 30	4h 35
KAMINA	2599	3h 45	4h 40
TOTAAL/TOTAL	7287	10h 15	13h 30

*Les temps de vol ne comprennent pas les escales.
De tussenlandingen zijn niet begrepen in de vluchtduur.*



Uiteindelijk was het Rgt Para-Cdo, compleet met al zijn materiaal, in Kamina klaar om ingezet te worden, op vrijdagavond omstreeks 23U00, en dit dank zij de discipline en het plichtsbewustzijn van allen, zowel burgers als militairen.

Met de landing van de toestellen in Kamina was de voorbereiding echter nog niet gedaan. Men moest immers de vliegtuigen nog ontladen, de ladingen herverdelen, de laadruimten opnieuw voorbereiden, zich installeren in de loodsen die de Force Aérienne Zaïroise ons ter beschikking had gesteld, de inspecties en noodzakelijke herstellingen uitvoeren, brandstof tanken, verbindingsmiddelen opstellen met België, inlichtingen inwinnen, de opdrachten van 's anderendaags voorbereiden en uiteindelijk de deelnemers briefen.

Dit om te zeggen dat, na de lange, zeer lange prestaties die ons toelieten in de kortst mogelijke tijd -gezien de omstandigheden- in Kamina te landen, iedereen nog veel werk had om het materiaal in gereedheid te brengen, en de opdracht van 's anderendaags voor te bereiden.

En fin de compte, grâce à la discipline et au sens du devoir de chacun -civils comme militaires- le Rgt Para-Cdo au grand complet et son matériel se trouvait à pied d'oeuvre à KAMINA le vendredi 19 mai vers 23H00.

Mais la préparation n'était pas achevée par la simple arrivée des avions à Kamina. Il fallait encore décharger les avions, répartir les charges, re-gréer les soutes, s'installer dans les hangars mis à notre disposition par la Force Aérienne Zaïroise, procéder aux vérifications et réparations, faire les pleins, établir les communications avec la Belgique, aller aux renseignements, préparer la mission du lendemain et finalement briefer tous les participants.

C'est dire qu'après les très, très longues prestations qui nous permirent d'arriver à Kamina dans les délais aussi brefs que le permettaient les circonstances, tout un chacun avait encore à effectuer de lourds travaux pour mettre tous les matériels en état et s'apprêter à la mission du lendemain.

ARRIVEES DES AVIONS A KAMINA AANKOMST DER VLIETUIGEN IN KAMINA

19/05

0720Hr CH04* Cdt VI DE GEYTER
van/de BAMAKO
0730Hr CH06 Cpn Avi BREES
BAMAKO
0800Hr CH08 Cdt Avi HENRY
BAMAKO
1420Hr CH01 Col Avi BLUME
MELSBROEK
1450Hr CH05 Cpn Avi GHYOOT
MELSBROEK
1800Hr CB01* Cdt Avi VAN DEN BOSSCHE
MELSBROEK

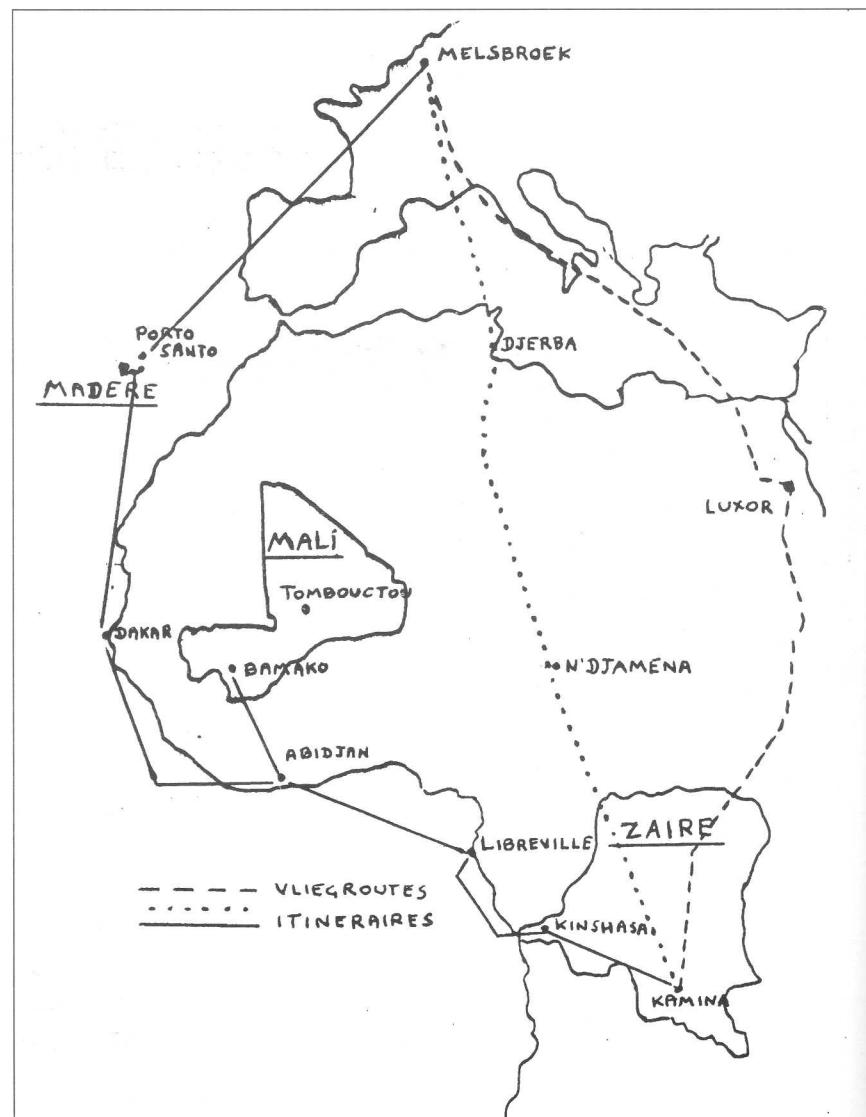
1820Hr CH10 Cdt Avi DEPRET
MELSBROEK
1900Hr CH03 Cdt VI KENNIS
MELSBROEK

2030Hr CH02 Maj Avi de BROUWER
MELSBROEK
2050Hr CB02 Maj VI BOGAERTS
MELSBROEK

20/05

1520Hr CH07 Cdt VI NOLLET
MELSBROEK
25/05

1550Hr CH11 Cdt VI DE GEYTER
MELSBROEK
(CH=C-130 CB=B-727)





KOLWEZI 20-22 mei 1978

De voorbereidingen waren vlot verlopen gedurende gans de vrijdag, tot twee uur zaterdagmorgen, toen de laatste Sabena B- 707 geland was.

Na elke landing moest men ontladen, de ladingen herverdelen, andere vliegtuigen laden, hun configuratie aanpassen en bijtanken opdat niets de talrijke rotaties zou belemmeren, die gepland waren voor 's anderendaags.

Er was immers beslist over te gaan tot een "assault landing" op Kolwezi met de acht beschikbare C-130. Deze landing moet 's ochtends gebeuren, in twee golven van 4 vliegtuigen, en met de (lage en schitterende) zon in de rug, om mogelijke schutters te verblinden.

Om 04U30 worden de bemanningen "gebriefed". Iedereen is vermoeid en gespannen, want de nacht heeft slechts weinig rust geboden aan al deze mannen, waarvan sommigen bijna 48 uur onafgebroken gewerkt hebben.

De briefing wordt gegeven in het naakte ruim van een C-130, met alleen de interieurverlichting. Er zijn geen meteo voorspellingen, noch klare diagrammen op borden, of mooi voorbereide kaarten.

En nochtans moet men alle mogelijkheden bestuderen, en de talrijke oplossingen voorzien: landing met of zonder tegenstand, dropping op slecht gekende "DZ" (Dropping Zone), of een combinatie van beide manoeuvres in functie van de atmosferische omstandigheden en de toestand op de grond die wij pas zullen ontdekken wanneer wij ter plaatse zijn.

KOLWEZI 20 - 22 mai 1978

Les préparatifs ont été bon train durant la journée du vendredi et jusqu'à deux heures du matin le samedi, heure d'atterrissage du dernier B-707 de la Sabena.

A chaque atterrissage, il a fallu décharger, répartir les charges, recharger d'autres avions, modifier les configurations, refaire les pleins pour que rien ne vienne entraver les nombreuses rotations prévues pour le lendemain.

Car il a été décidé de procéder à un atterrissage d'assaut sur la piste de Kolwezi avec les 8 C-130 disponibles. L'atterrissage doit se faire à l'aube en deux vagues de quatre avions, dos au soleil, qui, bas et brillant, doit aveugler éventuels tireurs.

Le briefing des équipages a lieu à 04H30. Tout le monde est fatigué, tout le monde est tendu car la nuit n'a apporté qu'un bien maigre repos à tous ces hommes dont certains n'ont pas arrêté de travailler depuis voici 48 heures.

Le briefing est donné dans la soute nue d'un C-130, à la seule lueur de l'éclairage intérieur.

Il n'y a pas d'exposé météo, ni de beaux diagrammes sur un tableau, ni de cartes joliment préparées.

Et pourtant, il faut envisager de nombreuses éventualités et prévoir de multiples solutions: atterrissage avec ou sans opposition, largages sur des DZ (Dropping Zone) mal connues ou une combinaison des deux manoeuvres en fonction de conditions atmosphériques et d'une situation au sol que l'on ne découvrira qu'une fois sur place.



Luchthaven Kolwezi - Aerodrome de Kolwezi



Maar hier schijnen alle fiorituren van een traditionele briefing overbodig: niemand is hier immers verstooid of onoplettend ... iedereen weet maar al te goed dat het lot van duizenden zal afhangen van zijn kunnen, zijn gedrevenheid, en zijn zin voor initiatief.

Na de briefing stappen de bemanningen in hun vliegtuig, en schepen de Para's in, in een indrukwekkende stilte ... Niet alleen het VP (Varend Personeel) is gespannen!

Er rest ons nog alleen te vertrekken in de nacht die ten einde loopt.

De eerste C-130 stijgt op om 05U50, gevolgd door de overige zeven, met telkens enkele tiental seconden interval. Tijdens het traject naar Kolwezi kunnen de laatsten genieten van het schouwspel van de zware, zwarte silhouetten, die zich aftekenen tegen een horizon die door de zon in vuur en vlam wordt gezet.

En dan, om 06U29, met de zon in de rug, landt het eerste vliegtuig in Kolwezi, geïpiloteerd door Kol VI Blume, bevelhebber van de 15e Wing. Zodra het vliegtuig de grond raakt worden de ladingssramp en de deuren geopend, terwijl het vliegtuig nog aan hoge snelheid naar het einde van de piste taxiet, waar het uiteindelijk, na een halve draai, tot stilstand komt.

Het toestel staat nauwelijks stil wanneer de Para's reeds naar buiten stormen en positie innemen aan de rand van de piste, om zo de ontscheping van de troepen in de andere vliegtuigen, te beveiligen.

De eerste golf is geland, heeft zijn troepen ongeladen en is reeds na enkele minuten opnieuw opgestegen. Het laatste vliegtuig moet onmiddellijk wegdraaien om plaats te maken voor het eerste van de tweede golf, dat reeds in eindnadering is.

Terug in Kamina verloopt de inscheping van de rest van het Regiment zeer vlot. Dank zij de superieure organisatie zijn, slechts twee uur en enkele minuten na de eerste landing, alle 1200 manschappen van het Regiment klaar om ingezet te worden.

De actie die zo goed gestart is loopt onophoudelijk verder, ondanks de moeilijkheden die het terrein, en ook de coördinatie met de troepen van het Vreemdelingenlegioen, biedt. Omstreeks 10U00 zijn onze Para's reeds ver doorgedrongen in de stad, en stromen de eerste vluchtelingen toe naar het vliegveld. Daar worden zij ontvangen in de chirurgische antenne, onderzocht en zo nodig ook verzorgd. Nadien worden zij geregistreerd en gevoed in het opvangcentrum, en worden zij gegroepeerd in functie van de gekozen bestemming.

Uiteraard kiest het grootste deel van de vluchtelingen vrijwillig voor Kamina, waar de B-707 van Sabena en onze eigen B-727 hen opwachten om hen naar Kinshasa en Europa te vervoeren. Zo zullen de C-130 die zaterdag onophoudelijk heen en weer vliegen tussen Kolwezi, Kamina en Lubumbashi, en aldus 1.900 personen vervoeren waarvan meerdere gekwetsten in zorgwekkende toestand. Deze vluchten gaan door tot laat in de nacht, in het schijnsel van een noodbebakening, gevormd door voertuigen die met

Mais, ici, tout l'apparat d'un briefing traditionnel semble superflu.

Car personne n'est distrait ou inattentif ... chacun sait trop bien que le sort de milliers de personnes dépend de son savoir-faire, de son allant et de son sens de l'initiative.

Le briefing terminé, chaque équipage regagne son avion et les Paras embarquent dans un silence impressionnant ... il n'y a pas que le PN (Personnel Navigant) à être tendu !

Il ne reste plus qu'à partir dans la nuit qui s'achève.

Le 1er C-130 décolle à 05H50, suivi de sept autres à intervalles de quelques dizaines de secondes. Pendant le trajet sur Kolwezi, les derniers jouissent du spectacle des lourdes silhouettes noires se profilant sur l'horizon que le soleil embrase.

Et c'est à 06H29, soleil dans le dos, que le 1er avion, piloté par le Col Avi BLUME, Comd du 15 WTC, se pose sur la piste de Kolwezi. Aussitôt au sol, la rampe et les portes sont ouvertes alors que l'avion roule encore à toute vitesse vers la fin de la piste où il va exécuter un demi-tour et enfin s'immobiliser.

Il est à peine arrêté que les Paras se précipitent au dehors pour prendre position sur les bords de la piste et protéger le débarquement des troupes amenées par les autres avions.

La première vague a atterri, débarqué ses hommes et est repartie en quelques minutes; le dernier à décoller doit virer aussitôt en vol pour laisser la place au 1er de la deuxième vague qui, déjà, est en approche finale.

De retour à Kamina, l'embarquement, supérieurement organisé, du restant du Rgt se passe à toute allure... deux heures et quelques minutes après le 1er atterrissage, les 1.200 hommes du Rgt se trouvent à pied d'oeuvre.

Et l'action si bien entamée se poursuit sans désemparer, malgré les difficultés que présentent le terrain et la coordination avec les troupes de la Légion Etrangère. Vers 10H00, nos Paras ont largement pénétré dans la ville, et les premiers réfugiés affluent vers l'aérodrome. Là, ils sont accueillis par l'antenne chirurgicale, examinés et soignés si nécessaire. Puis, le centre d'accueil les enregistre, les nourrit et finalement, les forme en groupes suivant la destination choisie.

Faut-il dire que la majorité des réfugiés choisissent librement Kamina où les B-707 de la Sabena et nos B-727 les attendent pour les ramener vers Kinshasa et l'Europe? Aussi, tout ce samedi-là, les C-130 effectueront-ils des navettes incessantes entre Kolwezi, Kamina et Lubumbashi, transportant quelque 1.900 personnes, dont plusieurs blessés dans un état grave. Ces navettes se poursuivront bien tard dans la nuit à la lueur d'un balisage de fortune constitué par des voitures alignées en bord de piste, phares allumés.

Mais le lendemain, dimanche 21, ne devait pas être un jour de repos. En effet, il fallait ravitailler le Régiment en vivres et en carburant, car il s'employait à ratisser les alentours de Kolwezi à la recherche d'expatriés qui se seraient réfugiés dans les villages avoisinants ou la savane. Les C-130



aangestoken lichten naast de piste opgelijnd worden.

De volgende dag, zondag 21, wordt echter geen rustdag! Het Regiment moet immers bevoorraad worden in levensmiddelen en brandstof. Ze kammen inderdaad de omgeving van Kolwezi uit, op zoek naar "expats" die zich misschien schuil houden in de omliggende dorpen of savanne. De C-130 brengen die dag nog bijna 400 vluchtelingen terug, waarna de evacuatie van Kolwezi een feit is.

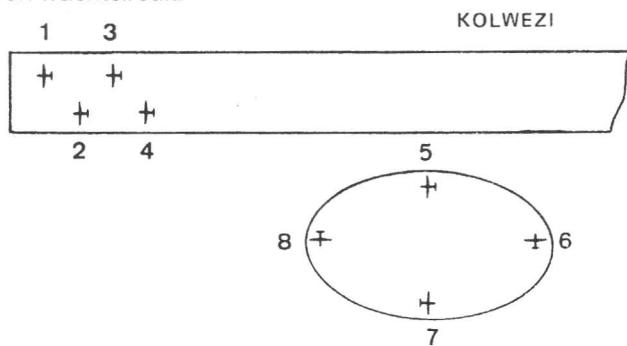
Op maandag 22 moet alleen nog het Regiment terug gevlogen worden naar Kamina. Deze beweging, die de operatie Kolwezi afsluit, eindigt om 14U30.

In 148 vluchturen heeft de 15e Wing aldus het hele Rgt Para van Kamina naar Kolwezi vervoerd, 2300 burgers geëvacueerd, en het Rgt met zijn uitrusting terug gebracht naar Kamina.

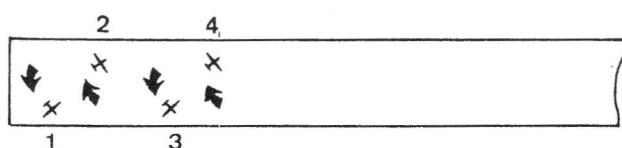
De Minister van Landsverdediging had ons 72 uren gegeven om de operatie Kolwezi tot een goed einde te brengen. Alles werd uitgevoerd, en goed uitgevoerd, in 56 uren!!

OPEENVOLGING der BEWEGINGEN

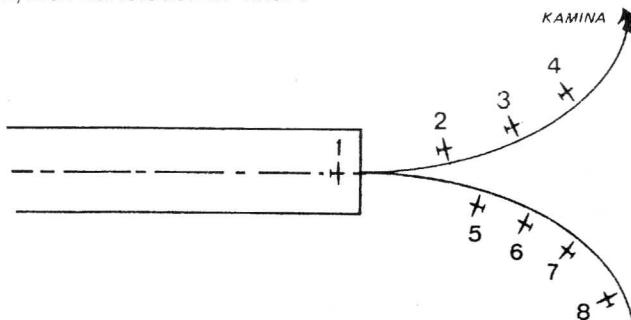
06U29 - De vier eerste vliegtuigen landen, met de opkomende zon in de rug. De overige vier zitten in downwind in een wachtcircuit.



06U32 - Aangekomen op het einde van de startbaan keren de vliegtuigen om, en ontschepen de Para's.



06U35 - De vier eersten stijgen op in omgekeerde volgorde, terwijl de volgende vier, die het wachtcircuit verlaten hebben, zich aanbieden in "final".



ramenèrent encore près de 400 réfugiés ce jour-là, mettant un point final à l'évacuation de Kolwezi.

Le lundi 22, il ne restait plus qu'à ramener le Régiment vers Kamina. Ce dernier mouvement, qui clôturait l'opération Kolwezi, se termina à 14H30.

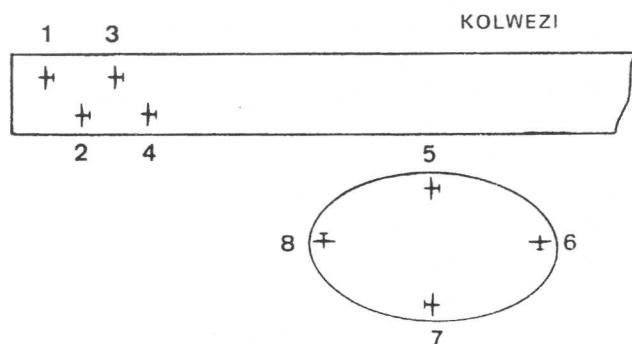
En quelques 148 heures de vol, le 15e Wing avait transporté le Rgt Para au complet à Kolwezi, avait évacué plus de 2.300 civils et ramené le Rgt et ses équipements à Kamina.

Le Ministre de la Défense Nationale nous avait donné un délai de 72 heures pour mener l'opération Kolwezi à bien.

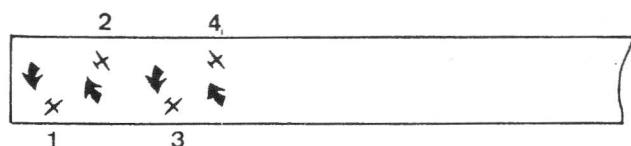
Tout fut fait, et bien fait, en 56 heures.

SEQUENCE des MOUVEMENTS

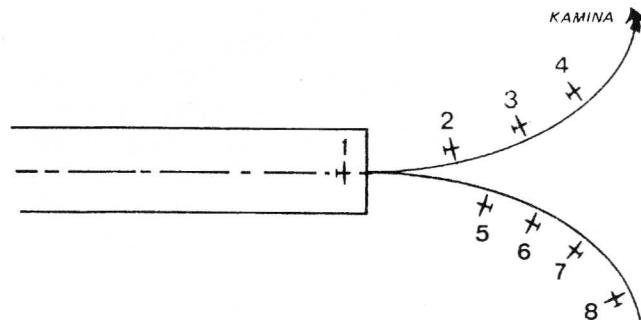
06H29 - Les quatre premiers avions atterrissent, dos au soleil levant. Les quatre suivants sont en circuit d'attente en vent arrière.



06H32 - Arrivés en bout de piste, les avions font demi-tour et débarquent les Paras.



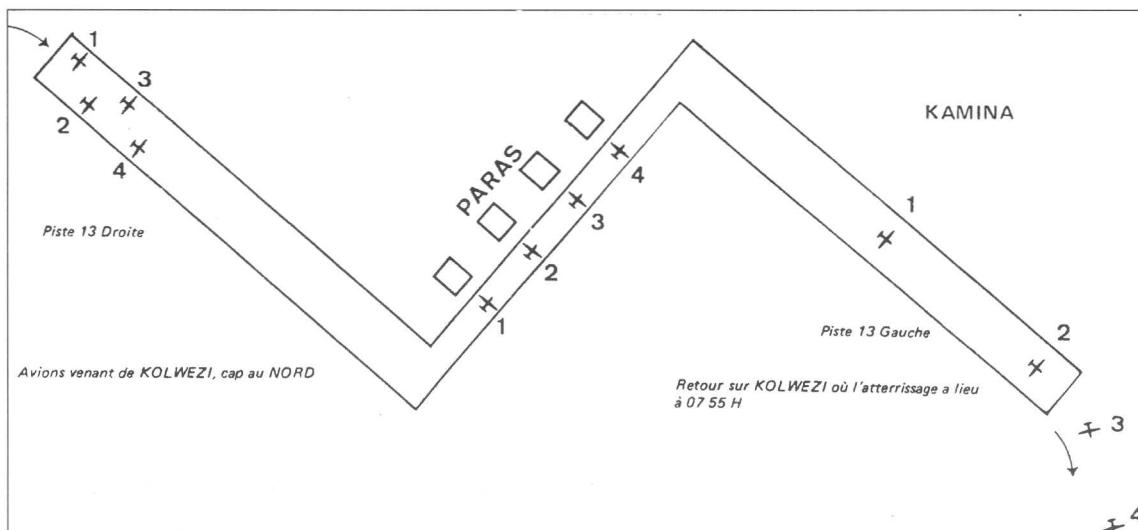
06H35 - Les quatre premiers redécollent en ordre inverse, pendant que les quatre suivants, ayant quitté le circuit d'attente, se présentent en approche finale.





07U10 - De vliegtuigen landen op 13 R te Kamina.

07H10 - Les avions atterrissent sur la piste 13 droite à Kamina.



07U12 - Begin van het instijgen van de Para's die opgesteld staan langs de taxitrack tussen 13R en 13L.

07U20 - De vliegtuigen stijgen op van 13L met bestemming Kolwezi. De tweede golf volgt op minder dan 10 minuten.

Tussen het eerste vertrek uit Kamina van N°1 (05U50) en de tweede landing in Kolwezi van N°8 (08U05) zijn er iets meer dan twee uren verlopen voor 16 rotaties op Kolwezi.

De bijdrage van de twee B-727 van het 21e Smaldeel in het slagen van de operatie SHABA mag niet vergeten worden. Enigszins in de schaduw gesteld door het massaal inzetten van de C-130's mogen wij toch niet vergeten dat beide B-727's ter plaatse waren in Kamina op 19 mei. Vanaf 20 mei hebben zij ingestaan voor het vervoer van geëvacueerden, waaronder zeer zwaar gekwetsten, vanuit Kamina naar Kinshasa en Lubumbashi. Dit hebben zij volgehouden tot in de nacht van 21 op 22 mei. Tijdens hun kort verblijf in Zaïre hebben hun bemanningen 24 lokale zendingen uitgevoerd. Daarbij hebben ze nog 6 heen en terugvluchten van Brussel naar Kamina voor hun rekening genomen. In totaal hebben ze 210 vluchturen gepresteerd voor de operatie.

07H12 - L'embarquement des Paras, disposés le long du chemin de roulement entre la piste 13D et 13G, débute.

07H20 - Les avions décollent de la piste 13 gauche vers Kolwezi. La deuxième vague suit à moins de 10 minutes. Entre le 1er décollage de Kamina du N° 1 (05H50) et le 2me atterrissage à Kolwezi du N°8 (08H05), un peu plus de deux heures se sont écoulées pour 16 rotations sur Kolwezi.

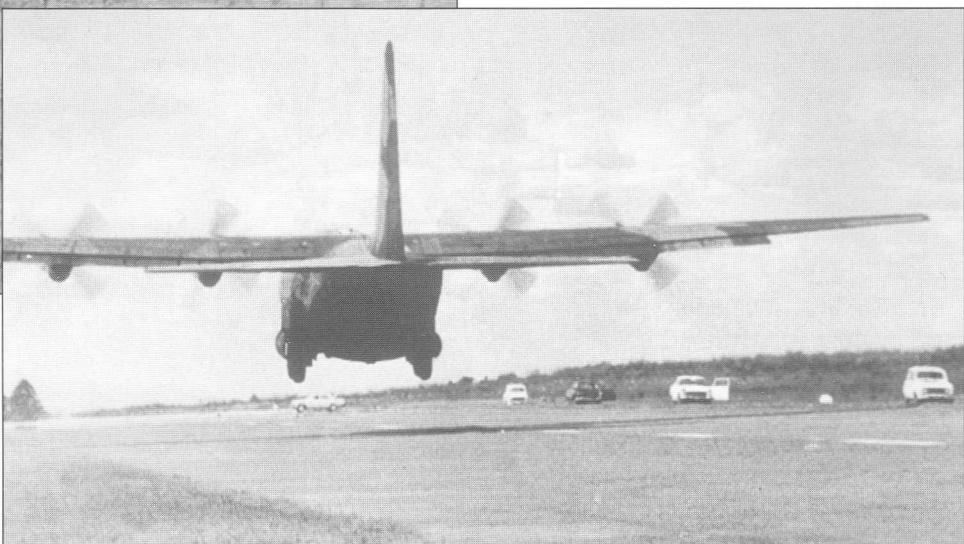
La contribution des deux B-727 de la 21ième Escadrille au succès de l'opération SHABA ne peut pas être oubliée. Quelque peu submergés dans le grand nombre de C-130 mis en oeuvre, il ne faut pas oublier que les deux B-727 étaient en place à Kamina le 19 mai. Dès le 20 mai, ils ont assuré le transport des évacués, dont plusieurs blessés graves, de Kamina vers Kinshasa et Lubumbashi. Ils ont soutenu ce rythme jusque dans la nuit du 21 au 22 mai. Pendant leur court séjour au Zaïre, les équipages ont effectué 24 missions locales. Ajoutons à cela 6 vols aller-retour Bruxelles- Kamina. Au total, ils ont effectué 210 heures de vol au profit de l'opération.



*Een rustig ogenblik
Un moment d'accalmie*



Stormlanding te Kolwezi
Atterrissage d'assaut à Kolwezi



Ontscheping Para's
Débarquement des para's





F.A.Z. - Vliegtuigen vernietigd door de rebellen

Epaves d'avions F.A.Z. détruits par les rebelles



Kolwezi



"Expats" wachten op inscheping

"Expatriés" en attente d'embarquement



KAMINA 23 mei - 10 juli '78

Nadat de CH02, de laatste C-130 die op 22 mei in Kolwezi opgestegen was, rond 14u30 te Kamina zijn motoren stillegde, daalde een ongewone kalmte over de basis. De bemanningen stonden er ietwat onwennig bij, nu dat alles achter de rug was, en er geen onmiddellijke opdracht op hen te wachten stond. Pas nu beseften ze wat er in die laatste vijf dagen allemaal gebeurd was en welke enorme prestatie ze geleverd hadden. Het detachement van de Luchtmacht dat op dat ogenblik bestond uit negen C-130's, twee B-727's en een honderdtal bemanningsleden en technici, begon zich klaar te maken om de volgende dag, 23 mei, de terugkeer naar België aan te vatten. Maar diezelfde namiddag werden nieuwe orders ontvangen: het 3de Bon ParaCdo en alle beschikbare luchttransportmiddelen zullen tot nadere orders in Kamina blijven, en zich klaar houden om de veilige evacuatie van vreemdelingen en Belgen te verzekeren waar dit nog nodig zou blijken. De 23ste mei in de vroege ochtend keerden de overige troepen terug naar België aan boord van de B-707's van Sabena. Met een van deze toestellen vertrok eveneens Cdt VI De Geyter, die als opdracht had de tiende C-130 in Melsbroek te gaan ophalen.

Voor de achtergeblevenen was het moment aangebroken om zich te organiseren voor een verblijf te Kamina, waarvan ze de duur zelfs niet konden vermoeden. Er moesten wisselstukken aangevoerd worden; er was een tekort aan voertuigen, en voor het personeel was er een tekort aan veldbedden, slaapzakken, eetgerei, kledij, enz. ...

Sinds het begin van de operatie sliep het personeel in de loods of in de vliegtuigen; het ogenblik was aangekomen om uit te kijken naar meer comfortabele kwartieren. Veel was er op de basis niet beschikbaar, maar met veel goede wil en vooral veel zweet werd het luchthavengebouw opgekuist en weer bewoonbaar gemaakt, zodat men daar vanaf 25 mei zijn intrek kon nemen. Tijdens deze periode was de vluchtbetrijvigheid beperkt tot enkele bevoorradingvluchten in Zaïre zelf. Een B-727, de CB01, keerde op 24 mei terug naar België, daar zijn aanwezigheid in Kamina niet meer vereist was.

KAMINA, du 23 mai au 10 juillet 1978

Le CH02 , dernier C-130 à décoller de Kolwezi le 22 mai , coupait ses moteurs à Kamina vers 14H30; après quoi , un calme inhabituel régnait sur la base.Les équipages s'en trouvaient quelque peu dépayrés ; alors que tout était passé et qu'il n'y avait pas de mission immédiate en vue , c'est seulement maintenant qu'ils réalisaient tout ce qui s'était déroulé pendant ces cinq derniers jours et quelle prestation énorme ils avaient effectuée.

Le détachement de la Force Aérienne se composait de neuf C-130, deux B-727 et d'une centaine de membres d'équipage et de techniciens ; à présent il fallait se préparer pour le retour en Belgique à partir du 23 mai .

Pourtant , de nouveaux ordres parvenaient encore ce même après – midi : le 3ième Bataillon Para Commando et tous les moyens aériens disponibles resteront à Kamina jusqu'à nouvel ordre , et se tiendront prêts à assurer l'évacuation des étrangers et des Belges là où cela s'avèrerait encore nécessaire .

A l'aube du 23 mai , les troupes superflues rentraient en Belgique à bord des B 727 de la SABENA : le Cdt Avi De Geyter en faisait également partie, avec comme mission de revenir avec un dixième C-130 de Melsbroek.

Pendant ce temps, à Kamina, on s'organise pour un séjour dont on ignore encore la durée. Il faudrait s'approvisionner en pièces de rechange ; on manquait de véhicules, ainsi que de lits de camp, sacs de couchage, couverts, habillement, etc...

Depuis le début de l'opération, le personnel dort dans le hangar et dans les avions. Le moment est venu de rechercher un peu plus de confort ; sur la base il n'y a pas beaucoup de possibilités, mais avec beaucoup de bonne volonté et surtout de la sueur, le bâtiment de l'aéroport est nettoyé et rendu « habitable ». A partir du 25 mai nous pouvions nous y installer.

Durant cette période les activités aériennes se limitèrent à quelques vols de ravitaillement à l'intérieur du Zaïre.

Le 24 mai le B-727 CB01 avait rejoint la Belgique, sa présence n'étant plus requise à Kamina.



Wij behelpen ons zo goed als mogelijk
On s'installe tant bien que mal



"HILTON" KOLWEZI



De verspreiding in de bevolkte centra

Na de verschrikkelijke gebeurtenissen in Kolwezi was de ongerustheid bij de blanke bevolking in de andere centra van de provincie Shaba steeds toegenomen en werd er met nadruk gevraagd dat de Para's zich in die centra zouden ontplooien.

26 mei werd door onze regering beslist aan deze oproep een gunstig gevolg te geven en troepen te ontplooien in Lubumbashi, Likasi, Kipushi en Kambove. Alle troepen zouden overgevlogen worden naar Lubumbashi, vanwaar ze langs de baan verder zouden trekken. En op zaterdag 27 mei zette de C-130 vloot zich weer in beweging. Deze operatie was natuurlijk niet te vergelijken met deze te Kolwezi op 20 mei, waar men in een minimum van tijd een maximum van manschappen aan de grond moest zetten, zonder met zekerheid de toestand ter plaatse te kennen. Ditmaal ging het om een troepentransport in een gekende omgeving, op een vliegveld voorzien van alle faciliteiten. Met een interval van tien minuten kwamen de C-130's aangevlogen, en op minder dan een uur tijd waren alle troepen ter plaatse en op weg naar hun uiteindelijke bestemming.

In het vooruitzicht van een mogelijke snelle evacuatie werd ook alle mogelijke informatie ingewonnen over de andere gelegenheidsvliegveldjes om na te gaan of ze niet bruikbaar zouden zijn voor de C-130. In dit kader werden verschillende verkenningsvluchten uitgevoerd o.a. op vliegvelden van Kipushi, Likasi, Lubudi en Fungurume. Zo ging de CH 02 op 27 mei in Fungurume landen om contact te nemen met de plaatselijke autoriteiten en een eventuele evacuatie van daaruit voor te bereiden. Dit vliegveld werd naderhand trouwens veelvuldig gebruikt.

Dispersion dans les zones habitées

Suite aux événements dramatiques de Kolwezi, l'inquiétude était grandissante au sein de la population blanche dans les autres agglomérations du Shaba ; la présence des paras y était suppliée avec insistance.

Le 26 mai, le gouvernement décidait de répondre favorablement à cette requête et de déployer des troupes à Lubumbashi, Likasi, Kipushi et Kambove. Elles seraient toutes convoyées par air vers Lubumbashi d'où elles poursuivraient leur mouvement par la route.

Et le samedi 27 mai la flotte C-130 se mettait à nouveau en route ; cette opération n'avait évidemment rien de comparable avec celle de Kolwezi le 20 mai, lorsqu'il avait fallu débarquer un maximum d'hommes en un minimum de temps, tout en ignorant la situation sur place. Cette fois il s'agissait d'un transport de troupes dans un environnement familial, vers un aérodrome équipé de toutes facilités.

De dix en dix minutes les C-130 se posaient, et en moins d'une heure tous les hommes étaient sur place, se mettant en route vers leurs destinations finales.

Dans la perspective d'une éventuelle évacuation rapide on procéda à la « collection » d'un maximum d'informations concernant les autres terrains d'opportunité et de leur capacité d'utilisation par le C-130.

Dans ce but furent effectués des vols de reconnaissance, e.a. vers les aérodromes de Kipushi, Likasi, Lubudi et Fungurume ; ainsi le 27 mai le CH02 se posait à Fungurume afin de prendre contact avec les autorités locales et d'y préparer une évacuation éventuelle. Par la suite d'ailleurs, cet aérodrome fut utilisé à maintes reprises.



FUNGURUME



Bevoorrading in brandstof

Als op 23 mei de Amerikaanse C-141's, die instonden voor de bevoorrading in brandstof voor onze vliegtuigen, teruggetrokken worden, komt het detachement voor een nijpend probleem te staan. Gelukkig geven de Amerikanen ons de beschikking over het materieel in Kamina, en lenen ze ons het nodige om een C-130 in tanker om te bouwen.

Vanaf 25 mei, en dit gedurende ongeveer één maand, zal een omgebouwde C-130 onophoudend tussen Kamina en Kinshasa vliegen, om de zo nodige brandstof aan te brengen en een voldoende reserve voor latere operaties aan te leggen. Tijdens deze vluchten die dag en nacht doorgingen werd ongeveer 1.000.000 liter brandstof vervoerd. Onnodig te zeggen dat deze vluchten een zware inspanning vergden van de bemanningen, maar nog veel meer van de enkele technici op de grond die, zowel te Kamina als te Kinshasa, dag en nacht in de bres stonden om de vliegtuigen bij- of leeg te tanken.

Stabilisatie van de toestand

Na de verspreiding van de Para's in de verschillende bevolkte centra trad een zekere stabilisatie in de toestand op. Schikkingen moesten genomen worden om de 15 VVbW toe te laten een lange periode in Zaïre te blijven, en tegelijkertijd normale transportopdrachten in België uit te voeren. Er werd uitgemaakt dat drie C-130's zouden volstaan om de overgebleven troepen in Kamina snel te vervoeren naar een der welke plaats waar onlusten zouden uitbreken. Een vierde C-130 was nodig als tanker om de nodige brandstof aan te voeren. Daarom werden de overtallige C-130's vanaf 30 mei geleidelijk aan terug naar België gestuurd. De tweede B-727 verliet eveneens Kamina op 31 mei.

Het achtergebleven detachement nestelde zich in een normale routine. De accommodaties werden dankzij veel vindingrijkheid verbeterd en er was zelfs gelegenheid om kleine toeristische uitstapjes te maken in de omgeving van de basis. Dagelijks werden er vluchten uitgevoerd over het Zaïreës grondgebied. Er waren de herbevoorratingsvluchten voor de verspreide troepen en logistieke zendingen in het kader van de technische bijstand. Zo werden onder meer vluchten uitgevoerd om dringende geneesmiddelen te vervoeren naar centra waar epidemieën uitgebroken waren, o.m. naar Goma, waar cholera was.

Ook werden er routine oefenvluchten voor de verdere bekwaming van de bemanningen gevlogen, alsook onderhoudssprongen voor de Para's in Kamina.

Bevoorrading in levensmiddelen

Op verschillende plaatsen in Shaba, en voornamelijk rond Kolwezi, was er een tekort aan levens- en geneesmiddelen. Daarom werd door onze regering eind juni beslist 250 Ton van deze tekorten aan te kopen en ter beschikking te stellen van Zaïre. De 15VVbW kreeg als opdracht deze ter plaatse te brengen in Kolwezi, en aan de Para's werd de taak toevertrouwd er voor te zorgen dat ze in de juiste han-

Ravitaillement en carburant

Le 23 mai avait vu le retrait des C-141 américains qui assuraient le ravitaillement en carburant de nos avions ; à partir de ce moment le détachement est confronté à un problème sérieux. Heureusement les Américains mettent à notre disposition le matériel de Kamina et nous prêtent de quoi transformer le C-130 en « tanker » (voir plus loin).

A partir du 25 mai, et pendant près d'un mois, un C-130 modifié fera des navettes continues entre Kamina et Kinshasa afin d'acheminer le carburant nécessaire, et de constituer une réserve suffisante pour des opérations ultérieures. Opérant de jour et de nuit, environ 1.000.000 de litres de carburant furent ainsi transportés. Inutile de dire que ces vols exigeaient un maximum d'effort non seulement de la part des équipages, mais encore davantage des quelques techniciens au sol qui, aussi bien à Kamina qu'à Kinshasa, étaient sur la brèche jour et nuit, afin de ravitailler ou vidanger les avions.

La situation se stabilise

Le déploiement des paras entraîna une certaine stabilisation ; des arrangements devaient être pris afin de permettre au 15 Wing de rester au Zaïre pour une longue période, et de continuer à assurer sa mission de transport en Belgique.

Il fut convenu que trois C-130 suffiraient pour transporter les troupes restées à Kamina vers toute destination où des troubles surviendraient ; un quatrième C-130 servirait de ravitailleur pour acheminer le carburant nécessaire. C'est pourquoi les C-130 superflus rejoignaient progressivement la Belgique à partir du 30 mai ; de même que le deuxième B-727 qui décollait de Kamina le 31 mai.

Le détachement resté sur place s'installait dans une routine normale ; grâce à beaucoup d'esprit inventif les commodités étaient améliorées, et il devint même possible de faire des excursions touristiques aux environs de la base.

Chaque jour étaient exécutées des missions dans le Zaïre : des vols de réapprovisionnement et de support logistique se faisaient au profit des troupes dispersées dans le pays, ainsi que des missions sanitaires vers des zones où s'étaient déclarées des épidémies, e.a. à Goma où sévissait le choléra.

De plus, des vols d'entraînement se faisaient au profit des équipages et des paras pour leurs sauts d'« entretien ».

Approvisionnement en vivres

La pénurie en vivres et en médicaments se faisait ressentir en différents endroits du Shaba, et particulièrement à Kolwezi ; ceci provoqua, fin juin, la décision du gouvernement de mettre 250 tonnes de vivres et autres à la disposition du Zaïre. Le 15 Wing eut pour mission de les transporter à Kolwezi, tandis que les paras s'assureraient que tout arrive à bonne destination. Ce plan se traduisit par seize missions



den terechtkwamen. Voor onze transportwing betekende dit zestien zendingen naar Zaïre; begin van de operatie 26 juni en deze moest beëindigd zijn op 10 juli, dag waarop al de vliegtuigen, materieel en troepen, terug in België moesten zijn.

Gelukkig werden voor deze humanitaire zendingen de nodige toelatingen bekomen om Egypte en Soedan te overvliegen, zodat de vluchttijd toch merkelijk verkort werd. Op 26 juni vertrokken de CH-11 en de CH-08, elk geladen met 16 Ton, als eerste in de reeks. De vliegtuigen vertrokken om 07u00 om via tussenlanding in Luxor rond middernacht in Kamina toe te komen. De volgende dag vlogen ze door naar Kolwezi om hun vracht af te zetten, gingen bijtanken in Lubumbashi en terug naar Kamina. De derde dag vertrokken ze terug naar België.

Zairese C-130 in bedenkelijke staat



C-130 Zairois en mauvaise posture

De hele operatie verliep gezwint tot op 01 juli een spijtig ongeval de hele zaak in de war dreigde te doen lopen : een Zaïrese C-130 had bij de landing in Kolwezi de drempel van de landingsbaan geraakt, zijn rechter landingsstel beschadigd en was halfweg de baan tot stilstand gekomen met zijn rechtervleugel op de grond. Onmogelijk om het toestel te verplaatsen, en ook onmogelijk om er met een C-130 voorbij te raken. Na de juiste plaats bepaald te hebben waar het toestel zich bevond op de baan, en na het maken van nauwkeurige berekeningen, bleek het gelukkig mogelijk voor de C-130 om op het overgebleven gedeelte van de piste te landen en tijdig tot stilstand te komen. Alle bemanningen die er in die omstandigheden geland zijn zullen u nochtans verzekeren dat landen op een baan, waar een C-130 halfweg de doorgang verspert, een zeer indrukwekkend iets is. En zo werd ook deze operatie tot een goed einde gebracht. Op 09 juli was het ogenblik van de terugkeer naar België in Kamina aangebroken. Reeds dagen van te voren waren de verantwoordelijken hun hoofd aan het breken om te trachten al het aangevoerde materiaal in de beschikbare vliegtuigen te krijgen. Dat ze daarin geslaagd zijn is zowel te danken aan hun vindingrijkheid als aan de ladingscapaciteit van de C-130. En zo was het dat, op 09 juli om 15u00, de CH-12 met aan de stuurknuppel Kapt VI Pirotte, als laatste opsteeg te Kamina om de lange terugreis aan te vatten. De operatie Shaba was daarmee beëindigd en tot een goed einde gebracht.

vers le Zaïre à partir du 26 juin, pour se terminer le 10 juillet, date à laquelle tous les avions, troupes et matériel devaient être rentrés en Belgique.

Heureusement le caractère humanitaire de cette opération avait permis d'obtenir les autorisations de survol de l'Egypte et du Soudan, ce qui réduisait notablement la durée des vols. Le 26 juin à 7.00h décollaient les CH08 et CH11, emportant chacun 16 tonnes ; après une escale à Luxor, ils arrivaient à Kamina vers minuit. Le lendemain ils poursuivaient leur mission vers Kolwezi ; après le déchargement, ils refaisaient le plein de carburant à Lubumbashi avant de se reposer à Kamina. Le troisième jour ils rentraient en Belgique ; toute l'opération se déroula promptement jusqu'au 1 juillet, lorsqu'un incident regrettable faillit tout compromettre.

Un C-130 zaïrois avait heurté le seuil de piste à l'atterrissage, endommageant le train droit ; il terminait sa course à mi-piste avec l'aile droite couchée sur le sol. Il était impossible de le déplacer ou d'atterrir en passant à côté ; suite à l'analyse de la situation et à des calculs précis, il s'avéra heureusement possible de poser un C-130 sur la partie de piste disponible,...et de s'arrêter « à temps ». Tous les équipages qui y ont atterri dans ces conditions vous confirmeront cependant qu'il était très impressionnant de se poser sur une piste où un C-130 est immobilisé à mi-chemin. Cet obstacle fut donc également franchi.

Le 9 juillet il fallait songer au retour de Kamina vers la Belgique ; depuis quelques jours les responsables se cassaient la tête pour trouver la manière d'embarquer tout le matériel à bord des avions. Ce fut possible grâce à leur imagination et à la capacité du C-130 ; et le 9 juillet à 15.00h le Capt Avi Pirotte, aux commandes du CH12, décollait le dernier de Kamina pour le long périple de retour.

Ainsi se terminait avec succès l'opération Shaba.



OPERATIE “TANKER”

1. Noodzaak van de operatie

Het welslagen van de operatie “RED BEAN” hing in grote mate af van de brandstofbevoorrading van de vliegtuigen.

U moet inderdaad weten dat, zo men in Europa praktisch overal brandstof kan vinden, dit in Afrika helemaal anders is: vliegvelden met voldoende grote brandstofreserves zijn er zeldzaam. In de praktijk vindt men slechts brandstof nabij de grote havens, of in steden die via pipeline met die havens verbonden zijn.

De enige mogelijkheden in de “regio Zaïre” zijn:

Kinshasa - afstand tot Kamina: 640 NM = 2u30 vlucht

Nairobi 865 NM = 3u00

Libreville 1.200 NM = 4u30

Dar Es Salaam 865 NM = 3u00

Lusaka en Kigali hebben slechts kleine voorraden. Lubumbashi (Elisabethstad) wordt per schip en per trein bevoorraad vanuit Kinshasa, waardoor dit zeer traag en zeer onregelmatig verloopt. Op 20 mei was er een brandstofreserve van 500 m³, waarmee de C-130 die aan de operatie deelnamen drie keer konden tanken (Alleen reeds op 20 mei moesten de vliegtuigen twee maal volgetankt worden!).

Bijgevolg bevond de dichtst bijzijnde bevoorrading mogelijkheid zich in Kinshasa. Indien wij ons daar hadden moeten bevoorraden zou onze autonomie (die gemiddeld

OPERATION “TANKER”

1. Nécessité de l’opération

La réussite de l’opération «RED BEAN» dépendait en grande partie de l’approvisionnement en carburant pour les avions.

Il faut en effet savoir que si en Europe, on trouve du carburant pratiquement partout, il en est tout autrement en Afrique où bien rares sont les aérodromes capables de fournir le ravitaillement. En pratique, on ne trouve du carburant que près des grands ports ou dans les villes reliées aux ports par pipe-line.

Les seuls endroits dans la région du Zaïre sont

Kinshasa - distance de Kamina: 640 NM = 2H30 de vol

Nairobi 865 NM = 3H00

Libreville 1200 NM = 4H30

Dar Es Salaam 865 NM = 3H00

Lusaka et Kigali n’ont que peu de carburant. Lubumbashi (Elisabethville) est ravitaillé par bateaux et par trains au départ de Kinshasa, ce qui rend son approvisionnement très lent et très aléatoire. Le 20 mai, il existait une réserve de 500 m³ de carburant, soit de quoi faire trois fois le plein des C-130 participant à l’opération; rien que pour la journée du 20, les avions durent faire deux fois le plein!

En conclusion, l’endroit le plus proche pour se ravitailler était Kinshasa. S’il avait fallu y aller chercher le carburant, l’autonomie des C-130, qui est en moyenne de 8 heures,



ongeveer acht uur bedroeg) ons slechts drie vluchturen in het kader van de operatie opgeleverd hebben, vermits de overige vijf opgebruikt zouden worden voor de heen- en terugvlucht naar Kinshasa. Bovendien zouden wij door dit pendelen een groot aantal vlieguren verloren hebben die van cruciaal belang waren voor de operatie.

De oplossing voor dit probleem werd ons aangereikt door USAF, die, in een eerste stadium (vrijdag 19) de C-130 rechtstreeks bevoorraadden vanuit een C-141 die tot "tanker" omgebouwd was met behulp van een AERIAL BULK FUEL DELIVERY SYSTEM met 3 "bladders" (rubber reservoirs); zo konden wij beschikken over 9.000 USG in die bladders (=32.850 liter of 54.000 Lbs) en nog eens dezelfde hoeveelheid brandstof uit de eigen tanks van de C-141, wat een totaal van plsm. 110.000 Lbs oplevert (de eigen fuel capaciteit van de C-141 bedraagt 150.000 Lbs, deze van de C-130 slechts 45.000 Lbs).

In een tweede fase (vanaf 20 mei) installeerden de Amerikanen twee rubber reservoirs op het vliegveld, met elk een praktische inhoud van 40.000 USG. Dit geheel noemt men "MOBILE BULK FUEL STORAGE R14". Deze reservoirs werden gevuld met JP-4, enerzijds aangevoerd met de C-141, uitgerust met het AERIAL BULK FUEL DELIVERY SYSTEM (ABFDS), en anderzijds door de C-141 die materiaal naar Kamina vlogen, en die tijdens hun tussenlanding in Kinshasa hun tanks volledig vulden.

Uiteindelijk, toen beslist werd dat het Belgisch detachement voor onbepaalde tijd ter plaatse moest blijven, vertrouwden zij ons het geheel van de "refueling & storage" uitrusting toe, en ook van een standaard palet, uitgerust met twee centrifugaalpompen.

a. De reservoirs (Airborne Pillow Tanks)

Ze hebben een capaciteit van 3.000 USG, en zijn gemaakt uit met rubber bekleed zeildoek. Een inwendig systeem van tussenschotten belet en vermindert, tijdens het transport, de verplaatsing van de brandstof in de langssrichting.

Elk reservoir wordt op een 20 voet-palet geplaatst, en vastgehecht met een regelbaar harnas. Het geheel kan weerstaan aan versnellingen van 4G voorwaarts, 3G naar omhoog, 4,5G naar omlaag en 1,5G achterwaarts.

Elk reservoir beschikt over een automatische ontluftingsopening, verbonden met de buitenlucht, die de brandstofdampen elimineert. Om de reservoirs te vullen baseert men zich niet op volume of gewicht van de brandstof, maar wel op de druk die hierdoor op de wanden van het reservoir uitgeoefend wordt. Zo kan men beter rekening houden met de uitzetting, te wijten aan de warmte.

b. De pompen

Twee onderling verbonden pomppartijen, elk verbonden aan een der reservoirs, zijn op een 88-duims palet vastgemaakt. Elk van deze centrifugaalpompen wordt aangedreven door een viercilinder viertakt motor. Ze hebben een debiet van 600 GPM, en laten zowel het vullen als het ledigen van de reservoirs toe. Het geheel omvat ook nog een fuelmeter en de nodige zuig- en persleidingen om het luchttransport van de brandstof tot een goed einde te brengen.

n'aurait permis que 3 heures de vol consacrées à l'opération; les 5 heures restantes étant utilisées pour aller et revenir de Kinshasa. De plus, de nombreuses heures cruciales pour l'opération auraient été perdues du fait des navettes sur Kinshasa.

La solution au problème nous fut donnée par l'USAF, laquelle, dans un premier temps (vendredi 19), ravitailla les C-130 directement à partir d'un C-141 transformé en «TANKER» au moyen d'un AERIAL BULK FUEL DELIVERY SYSTEM à 3 «bladders» (réservoirs en caoutchouc); la capacité de ce tanker était de 9.000 USG soit 32.850 litres ou 54.000 Lbs contenus dans les bladders, plus la même quantité de carburant contenu dans les réservoirs propres du C-141, soit ± 110.000 Lbs de fuel (le C-141 peut emporter dans ses réservoirs 150.000 Lbs de fuel tandis que le C-130, 45.000 Lbs seulement).

Dans un deuxième temps (à partir du 20 mai) les Américains installèrent deux réservoirs en caoutchouc d'une contenance pratique de 40.000 USG par réservoir. Cet ensemble s'appelle le MOBILE BULK FUEL STORAGE R 14. Ces réservoirs étaient remplis de JP-4 apporté d'une part par le C-141 équipé du AERIAL BULK FUEL DELIVERY SYSTEM (ABFDS) et d'autre part par les C-141 apportant du matériel à Kamina et qui avaient fait le plein de leurs réservoirs en passant à Kinshasa.

Enfin dans un troisième temps, lorsqu'il fut décidé que le détachement belge resterait sur place pendant une période indéterminée, ils nous confierent l'ensemble de l'installation de «refueling» et de «storage» et d'une palette standard équipée de deux pompes centrifuges.

a. Les réservoirs (Airborne Pillow Tanks)

D'une capacité de 3.000 USG, ils sont construits en toile caoutchoutée avec un cloisonnement intérieur empêchant et réduisant les mouvements longitudinaux du carburant transporté. Chaque réservoir est monté sur une palette de 20 pieds et y est maintenu par un harnais réglable. L'ensemble peut résister à des efforts de 4G vers l'avant, 3G vers le haut, 4,5G vers le bas et 1,5G vers l'arrière.

Chaque réservoir est équipé d'une valve automatique éliminant les vapeurs de carburant; cette valve est reliée à une prise d'air extérieure. Le remplissage des réservoirs ne se fait pas suivant des normes de volume ou de poids mais bien suivant la pression exercée par le carburant sur la paroi du réservoir. Cette façon de procéder tient mieux compte des effets de dilatation dûs à la chaleur.

b. Les pompes

Deux modules de pompes interconnectées et reliées chacune à un des réservoirs sont fixés sur une palette de 88 pouces. Chacune de ces pompes centrifuges est entraînée par un moteur quatre cylindres quatre temps.

D'un débit de 600 GPM, elles permettent aussi bien le remplissage que la vidange des réservoirs. Un fuelmeter et les tuyaux d'aspiration et de refoulement nécessaires pour mener à bien les opérations de transport par air de carburant, complètent l'ensemble.



2. Samenstelling van het systeem

a. Mobile Fuel Bulk Storage R14

Dit geheel omvat:

- i. Een brandstofpomp - gemonteerd op een chassis, voorzien van vier optrekbare wielen. Tijdens de verplaatsingen worden hierop twee rubber cellen geplaatst, met een praktische inhoud van 40.000 USG. Voor het gebruik worden deze cellen open geplooid, en met rubber buizen verbonden aan de pomp, die aangedreven wordt door een dieselmotor van 85 PK. De pomp is uitgerust met een micrometrische filter, een waterafscheider, een teller en een stel kleppen die aanzuigen of uitpersen in de twee richtingen mogelijk maken.
- ii. De BLADDERS (de Amerikanen gaven er ons drie) zijn rubber blazen met een normale inhoud van 50.000 USG, maar omwille van de uitzetting van de brandstof wegens de hoge temperatuur werd dit cijfer in Zaïre teruggebracht tot 40.000 USG. In het centrum van deze reservoirs bevindt zich een ontluchtingsschouw.
- iii. Een stel leidingen en verbindingsstukken. Om de brandstof te kunnen overpompen werden meer dan 100 m zuig- en persleidingen bijgevoegd, samen met alle mogelijke verbindings- en verloophulpstukken, en een aantal "pistolets verseurs" van allerlei kaliber.

b. Aerial Bulk Fuel Delivery System (ABFDS)

Is samen gesteld uit: twee 20-voets paletten die de rubber reservoirs ondersteunen die door een harnas op hun plaats worden gehouden.

2. Composition du système

a. Mobile Fuel Bulk Storage R 14

Cet ensemble est composé:

- i. D'une pompe à carburant montée sur un châssis équipé de quatre roues relevables. Lors des déplacements, deux vessies en caoutchouc d'une contenance pratique de 40.000 USG sont installées sur cet ensemble. Lors de l'utilisation, les vessies sont dépliées et connectées à la pompe à l'aide de tuyaux en caoutchouc. La pompe est actionnée par un moteur Diesel de 85 CV. Elle est équipée d'un filtre micrométrique, d'un séparateur d'eau, d'un compteur et d'un jeu de vannes permettant aussi bien l'aspiration que le refoulement dans les deux sens.
- ii. Des BLADDERS (Les Américains nous en cédèrent trois), vessies en caoutchouc d'une contenance normale de 50.000 USG, mais cette contenance est réduite à 40.000 USG au Zaïre à cause de la dilatation du carburant sous l'effet de la chaleur. Au centre de ces réservoirs se trouve une cheminée d'aération.
- iii. D'un jeu de tuyaux et de connexion. Afin de permettre les mouvements de carburant, plus de 100 m de tuyaux d'aspiration et de refoulement ont été livrés avec l'ensemble. De plus, toutes sortes de connexions, réductions, pistolets verseurs de tous calibres permettaient tous les ajustements.

b. Aerial Bulk Fuel Delivery System (ABFDS)

Est constitué de deux palettes de vingt pieds supportant des réservoirs en caoutchouc maintenus en place par un harnais de fixation.



"FUEL BLADDERS" te Kamina - "FUEL BLADDERS" à Kamina



3. Operatie van de Tanker

Toen beslist werd dat de Luchtmacht voortaan zelf zou instaan voor zijn brandstofbevoorrading, werd er een C-130, uitgerust met "rollers", naar Kinshasa gestuurd om er van de Amerikanen de AFBDS in ontvangst te nemen en een briefing te krijgen over het gebruik van het systeem.

Zodra het vliegtuig uitgerust is wordt het een "refueler". De brandstoffanks van het vliegtuig worden gevuld tot 35.000 Lbs, en de "bladders" in het laadruim tot plsm 5.600 USG (34.000 Lbs). We kunnen inderdaad de volledige capaciteit (6.000 USG) niet benutten omdat van de uitzetting van de brandstof, te wijten aan de omgevings-temperatuur.

Dit vullen van de tanks duurde ongeveer 30 minuten, en werd volledig uitgevoerd door de "POL-ploeg" van Kinshasa. Ondertussen kon de bemanning een kleinigheid nuttigen in het restaurant van de luchthaven. Na de bevoorrading steeg het vliegtuig op aan zijn "MAX Toff Weight", zijnde 155.000 Lbs, en landde 2u30 later in Kamina. Tijdens deze vlucht werden 10.000 Lbs van de kostbare brandstof verbruikt.

De "POL-ploeg" van Kamina begon dan de "bladders" leeg te zuigen met de pompen die in de C-130 gemonteerd waren, terwijl de mechaniekers de brandstoffanks van het toestel ledigden tot 17.000 Lbs, zijnde de minimum fuel om in alle veiligheid het traject Kamina-Kinshasa te kunnen afleggen.

Een volledige rotatie Kinshasa - Kamina - Kinshasa duurde 7 uren (2u30 vlucht, 1u in Kamina, 2u30 vlucht, 1u in Kinshasa), bracht 41.000 Lbs fuel op (6.800 USG), en verbruikte zelf 20.000 Lbs.

Aantal rotaties van 24 mei tot 24 juni : 28

Totale hoeveelheid **getransporteerde** brandstof: **190.400 USG** (plsm 700.000 liter).

Maximum hoeveelheid **fuel in stock**: **115.000 USG** (420.000 liter, 693.000 Lbs of **165 vlieguren**)

In geval van crisis zou het mogelijk geweest zijn drie rotaties per dag uit te voeren, waarmee bijgevolg 123.000 Lbs fuel of 29 vluchturen per dag kon geleverd worden aan de overige zeven C-130.

Op het einde van de periode dreigde er opnieuw brandstoftekort (het refuelingssysteem was op 24 juni immers gedemonteerd om het terug te kunnen geven aan de Amerikanen).

Bijgevolg werd er een vervanging voor het systeem "Tanker" uitgedokterd, gebaseerd op de C-130's die uitgerust waren met "external tanks": zij keerden terug naar Kamina met max. 55.000 Lbs fuel in tanks, die onmiddellijk werden overgetapt in de vliegtuigen in brandstofnood. Dit gebeurde met een lange brandstofslang, voorzien van twee "single point adaptors".

3. Opération du Tanker

Lorsqu'il fut décidé que la Force Aérienne serait chargée dorénavant de l'approvisionnement en carburant, un avion équipé de rouleaux fut envoyé à Kinshasa pour y recevoir des Américains, d'une part l'AFBDS et d'autre part un briefing sur la manière d'utiliser le système.

L'avion une fois équipé est «refuelé» c.a.d. que l'on remplit les réservoirs de l'avion jusqu'à 35.000 Lbs et les «BLADDERS» contenus dans le cargo jusqu'à ± 5.600 USG (34.000 Lbs), le plein complet des bladders (6.000 USG) n'étant pas possible à cause de l'expansion du carburant dû à la température ambiante.

Cette opération de ravitaillement prenait ± 30 minutes et était réalisée entièrement par l'équipe POL (Petrol, Oil, Lubricants) de Kinshasa. Pendant ce temps, l'équipage en profitait pour prendre une collation au restaurant de l'aérogare. Le plein terminé, l'avion décollait à son poids maximum soit 155.000 Lbs et arrivait 2H30 plus tard à Kamina, ayant consommé 10.000 Lbs du précieux carburant contenu dans ses soutes.

L'équipe POL de Kamina se chargeait alors de «defueler» les «BLADDERS» au moyen des pompes montées dans le C-130, tandis que les mécaniciens vidangeaient les réservoirs de l'avion jusqu'à 17.000 Lbs, ces 17.000 Lbs étant le fuel minimum nécessaire pour faire la liaison Kamina-Kinshasa en toute sécurité.

Une **rotation complète** Kinshasa - Kamina - Kinshasa durait: 2H30 de vol - 1 Heure à Kamina - 2H30 de vol - 1 Heure à Kinshasa; soit **7 heures**, apportait **41.000 Lbs** de fuel (6 800 USG), et en **consommait 20.000 Lbs**.

Nombre de rotations effectuées du 24 Mai au 24 Juin: **28.**

Quantité totale de **fuel transporté**: **190.400 USG** soit ± 700.000 Litres

Quantité maximum de **fuel stocké**: **115.000 USG** soit 420.000 Litres soit 693.000 Lbs, soit **165 heures de vol**.

En cas de crise il aurait été possible de faire trois rotations par jour c.à.d. de fournir 123.000 Lbs de fuel ou 29 H de vol par jour, pour les sept C-130 restant.

En fin de période, lorsque le manque de carburant se fit de nouveau sentir (le système de refueling avait été démonté le 24 juin en vue d'un retour à l'USAF), un palliatif au système TANKER fut organisé en partant des avions équipés de réservoirs extérieurs. Ceux-ci revenaient à Kamina avec un maximum de carburant ± 55.000 Lbs et celui-ci était ensuite transvasé directement dans les avions à court de carburant, au moyen d'un long tuyau équipé de deux «single point adaptors».



LOGISTIEKE STEUN

Inleiding

In het kader van de operatie "RED BEAN" hadden de logistiekers van de 15 VVbW als opdracht de tien C-130 en de twee B-727, die intensieve operaties uitvoerden vanuit Kamina, te steunen.

In plaatsstelling

De logistieke steun werd in twee gelijktijdige fazes ter plaatse gebracht.

In Mali bevond er zich immers reeds een technische ploeg, in steun van de drie C-130's die opdrachten uitvoerden voor de Sahel operatie. Deze ploeg bestond uit een technisch Officier, acht mechaniekers, een bestuurder en een verpleegkundige. Na acht dagen onafgebroken te hebben gewerkt in de Sahel, in uiterst moeilijke omstandigheden (de temperatuur op de tarmac liep op tot 60°C !), vervoegden zij onmiddellijk Kamina, en brachten 7 Ton materiaal en wisselstukken mee (o.a. een complete C-130 H motor), alsook twee voertuigen en een "forklift" die zelf reeds 12 Ton woog.

Terzelfdertijd vertrok er een belangrijke versterking vanuit Brussel. Deze bestond uit tien techniekers, een uitrustingsonderofficier, drie radio-operateurs, twee koks alsook een officier en twee onderofficieren, specialisten in luchtverkeerscontrole. Zij brachten vijf ton materiaal en wisselstukken en een camionnette mee.

Operaties en logistieke problemen

Wij moesten het hoofd bieden aan logistieke problemen die ver buiten het kader van een klassieke "maintenance" vallen. Ze waren van zeer uiteenlopende, en soms verrassende aard, die (soms) originele, maar altijd dringende oplossingen meebrachten.

Ziehier enkele voorbeelden:

Een C-130 heeft moeilijkheden bij het opstarten tijdens een tussenlanding in Libreville, en dan stelt men vast dat de gelijkaardige ontstekingskaarsen van de starters van Sabena niet passen op onze toestellen.

Aangekomen in Kamina installeert "de maintenance" zich in een halveloods en twee aanpalende lokalen. Echter, hoe meer para's en vluchtelingen er toekomen, hoe kleiner de beschikbare ruimte wordt, om uiteindelijk de grenzen van de samendrukbaarheid te bereiken: het materiaal en de wisselstukken worden dan maar zo goed en zo kwaad als het kan opgeslagen tussen de draagberries die als bed dienst doen, en de "veldbarbeques".

Terwijl de C-130 volop bezig zijn met de evacuatie van de vluchtelingen uit Kolwezi, ontploft een band tijdens de landing, en komt het vliegtuig tot stilstand in het midden van de piste. Het wiel wordt ter plekke "en catastrophe" vervangen, terwijl de vluchtelingen een beetje schaduw zoeken onder de vleugel van het vliegtuig. Na amper 30 minuten is de startbaan weer vrij. Dit is slechts één van de eerste exploten van de mechaniekers. Er zullen er nog andere volgen!

De veiligheidsproblemen zijn niet te onderschatten, zoals blijkt uit het volgende: Een C-130 is gestationneerd in volle

SUPPORT LOGISTIQUE

Introduction

Dans le cadre de l'opération «RED BEAN» les «logisticiens» du 15WTC avaient pour mission de «supporter» dix C-130 et deux B-727, menant des opérations intensives au départ de la base de Kamina.

Mise en place

La mise en place du support logistique se fit en deux phases simultanées.

Il y avait en effet au Mali une équipe technique qui assurait le support de trois C-130 qui y opéraient dans le cadre de l'aide au SAHEL. Cette équipe se composait d'un officier technicien, huit techniciens, un opérateur d'engins et un infirmier. Après avoir travaillé au SAHEL pendant huit jours, de façon ininterrompue et dans des conditions particulièrement éprouvantes (la température sur le tarmac atteignait 60° C), elle rejoignit immédiatement Kamina en emportant avec elle 7 tonnes de matériel et des pièces de rechange dont un moteur complet de C-130, ainsi que deux véhicules et un élévateur à fourche pesant à lui seul 12 tonnes.

Parallèlement, un renfort important partit de Bruxelles : il se composait de dix techniciens, un sous-officier d'équipement, trois opérateurs radio et deux cuisiniers ainsi qu'un officier et deux sous-officiers spécialistes du contrôle aérien. Ils emportaient avec eux cinq tonnes de matériel, ses pièces de rechange et une camionnette.

Opérations et problèmes logistiques

Les problèmes logistiques rencontrés dépassent largement le cadre d'une maintenance classique. Ils se caractérisent par leur extrême variété et leur caractère parfois inattendu entraînant des solutions originales et toujours urgentes.

En voici quelques exemples.

Un C-130 présente des difficultés de démarrage lors de l'escale de Libreville et l'on s'aperçoit alors que les bougies des démarreurs similaires de la SABENA ne vont pas sur nos avions.

A l'arrivée à Kamina, la «maintenance» s'installe dans un demi hangar et deux locaux attenants. Mais au fur et à mesure de l'arrivée des Paras et des réfugiés, cet espace rétrécit jusqu'aux limites de la compressibilité: le matériel et les pièces de rechange étant finalement entreposés «vaille que vaille» entre les civières servant de lit et des «barbecues de campagne».

Pendant la ronde des C-130 évacuant les réfugiés de Kolwezi, un pneu se déchire à l'atterrissage, immobilisant l'avion au milieu de la piste. La roue est remplacée sur place en catastrophe, tandis que les réfugiés cherchent un peu d'ombre sous l'aile du C-130, et en moins de trente minutes la piste est dégagée. Ce n'est qu'un des premiers exploits des mécanos, d'autres suivront.

Les problèmes de sécurité ne sont pas des moindres et on peut les illustrer par la situation ci-après:

Un C-130 est parqué en plein soleil, avec le plein de carburant. Sous l'effet de la chaleur, du carburant s'écoule



zon, zijn tanks volledig gevuld. Door de verzengende hitte ontsnapt er brandstof langs de ontlufting, en loopt op de munitie die klaar staat om geladen te worden. Men doet onmiddellijk beroep op de Zaïrese brandweer, maar hun voertuig weigert te starten ... Het zal eigenlijk nooit kunnen starten ...

Een zeer belangrijk deel van de werklast kroop in het vervangen van motoren op de C-130. Ze werden immers zwaar op de proef gesteld, en sommige waren reeds blootgesteld aan het aggressieve zand van de Sahel. Daardoor ontwikkelden zich snel inwendige olielekken, zodat niet minder dan vier motoren moesten vervangen worden in Kamina, met gelimiteerde middelen.

Zo konden wij een hijskraan ontlenen bij de FAZA (Forces Aériennes Zairoises), die voor dit soort werk geschikt was. Maar de rem van het hijsblok is stuk, en er ontbreekt een wiel. Wat zou het! Dank zij ons "système D" is dat geen onoverkomelijk probleem, en wordt de kraan naast het vliegtuig gebracht. De motor wordt vervangen in twee dagen (dit vergt nochtans, in normale omstandigheden, vier dagen), en nadien houden wij ons ernstig bezig met het herstellen van ... de kraan, in afwachting van een volgende "engine change".

Het GSE (Ground Support Equipment) lijdt eveneens onder het intensief gebruik, en vermits veel wisselstukken voor dit materieel, bij gebrek aan plaats in de vliegtuigen, niet konden meegebracht worden met de initiële ontplooiing, betekent de kleinste panne een probleem, wat soms lachwekkend is. Stel u voor dat een band van de electrogeengroep springt. Onmogelijk hem nog van het één naar het andere vliegtuig te trekken. Wij lossen dat op door de groep, zoals een vulgaire kist, te verplaatsen met de "forklift". Dat werkt, maar het verzuwt nog de taak van de forklift operator die reeds dag en nacht werkt om de vliegtuigen te ontladen. Wanneer één van de wielen van de forklift het, op haar beurt, begeeft, wordt het iets ingewikkelder: er is wel een reserve-wiel, maar de bouten zitten onwrikbaar vast. We moeten dus een speciale sleutel gaan "lenen" bij de plaatselijke ondernemer van openbare bouwwerken. Wanneer de bouten dan eindelijk los zijn, blijft het wielcarter plakken aan de velg, en loopt alle olie op de grond. ... Dit banaal incident heeft uiteindelijk vier werkuren en twee verplaatsingen van 15 Km gevergd...

Op gebied van electronica ontbreekt het werk evenmin. De radiotoestellen en de navigatiehulpmiddelen worden immers ten eerste op de proef gesteld tijdens evacuatievluchten van het type Kolwezi, met zeer spoedig de nodige pannes als gevolg. Zo moesten de elektroniekers ononderbroken werken tussen 20 en 23 mei. Gedurende de eerste drie weken stelde men niet minder dan 53 elektronische pannes vast. Bovendien moeten wij de oprichting citeren van een station SATCOM (Satellite Communications) dat ons door de USAF in bruikleen gegeven was, en werden boven dien herstellingen uitgevoerd aan het radiomateriaal van het Regt Para-Cdo.

Ander kenmerk van het werk in Kamina: de polyvalentie. Zo zagen wij vliegtuigelektriciers die de verlichting van de lucht-

par le drain sur des munitions prêtes à être embarquées. On appelle immédiatement les pompiers zaïrois mais leur véhicule refuse de démarrer. Il ne démarra pas d'ailleurs jamais.

Une des principales charges de travail fut le remplacement de moteurs sur les C-130. Soumis à rude épreuve, sans oublier que certains avaient déjà subi les agressions du sable du SAHEL, ils présentèrent rapidement des fuites d'huile internes et pas moins de quatre moteurs durent être remplacés à Kamina et ce avec des moyens limités.

C'est ainsi que l'on put emprunter à la FAZA (Forces Aériennes Zaïroises) une grue convenant pour ce travail. Mais le frein du treuil est cassé et il manque une roue. Qu'à cela ne tienne, le «système D» fait merveille et la grue est amenée à côté de l'avion. Le moteur est remplacé en deux jours (alors que, dans des conditions normales, il faut quatre jours) et puis l'on répare convenablement... la grue, en vue, des prochains «engine change».

Le GSE (matériel d'appui au sol) souffre également de l'emploi intensif que l'on en fait et comme beaucoup de pièces de rechange pour ce matériel n'ont pu être amenées dès le début faute de place dans les avions, la moindre panne devient un problème, parfois comique. Imaginons un pneu crevé au groupe électrogène. Impossible d'encore le remorquer d'un avion à l'autre. On y remédie en transportant le groupe comme une vulgaire caisse avec l'élévateur à fourche. C'est efficace mais cela alourdit encore les prestations de l'opérateur d'engin qui travaille déjà jour et nuit pour décharger les avions. Le problème se corse ensuite quand une des roues de l'engin de levage vient à crever à son tour. Il y a bien une roue de rechange, mais les écrous restent obstinément bloqués. Il faut aller chercher une clé spéciale chez l'entrepreneur local des travaux publics. Lorsqu'enfin les écrous sont desserrés, le carter de roue reste collé à la jante et toute l'huile se répand sur le sol. Ce banal incident du pneu crevé a coûté plus de quatre heures de travail et deux déplacements de quinze kilomètres.

Dans le domaine de l'électronique, le travail ne manque pas non plus. Les appareils radio et les instruments de navigation étant sollicités à l'extrême pendant des vols tels que l'évacuation de Kolwezi, les pannes apparurent très vite et c'est ainsi qu'entre le 20 et le 23 mai, les électroniciens travaillèrent de façon ininterrompue. Pendant les trois premières semaines on enregistra pas moins de 53 pannes sur les équipements électroniques.

En plus, il faut encore citer l'installation de la station SATCOM (communication par satellites) prêtée par l'USAF, ainsi que des réparations au matériel radio du Regt Para-Cdo.

Autre caractéristique du travail à Kamina: la polyvalence. On vit par exemple des électriciens-avions s'attaquer à la remise en état de l'éclairage de l'aérogare et des hangars, tandis que nos spécialistes en électronique s'activaient à l'hôpital de Kamina pour réparer... la couveuse ainsi que la fraiseuse du dentiste.

Polyvalent également, l'officier du contrôle aérien. Après avoir réorganisé la tour de contrôle et dirigé avec une efficacité



haven en de looden herstelden, terwijl onze electronica-specialisten zich in het hospitaal van Kamina bezig hielden met... de couveuse en ook de boor van de tandarts!...

Ook onze verkeersleidingsofficier was veelzijdig: nadat hij de controletoren had gereorganiseerd, en met een voorbeeldige doeltreffendheid de onafgebroken "noria" van de C-130 leidde -die, slechts enkele minuten na hun landing, reeds opnieuw opstegen- ontpopte hij zich tot verbindingsofficier bij de FAZA. Hij regelde niet alleen de kleine geschillen die noodgedwongen optreden bij een dergelijke "cohabitat", maar wist ook meubelen te vinden, of zelfs een garagehouder die een gescheurde band kon herstellen.

Ik moet eveneens vermelden dat ploegen mecaniekers dringende herstellingen van onze C-130 uitvoerden, zowel in Kolwezi als in Lubumbashi.

RADIOVERBINDINGEN

Op het gebied van telecommunicaties heeft het Smd E & T, behalve voor de Avionics, ook gedurende de ganse duur van de operaties een ploeg radio-operators ter plaatse afgedeeld.

In de beginfase werd de opdracht uitgevoerd door een ploeg bestaande uit twee radiomechanikers; ze installeerden een hoogfrequent zender-ontvanger (RF301) met twee antennesystemen en konden op 20 mei te 15U55 (Z) het eerste contact met Melsbroek verzekeren. Na zes dagen kon versterking gestuurd worden en werd de ploeg uitgebreid tot twee telecijferraars en één radiomechaniker.

's Nachts vanaf ongeveer 18U30 verzekenden ze uitstekende verbindingen met Melsbroek (technisch beperkt tot maximum 15 MHZ waren de verbindingen met Melsbroek gedurende de dag slechts sporadisch); tijdens de dag verzekenden ze de radioverbindingen met Kinshasa en Kolwezi en met de vliegtuigen die opereerden boven Centraal Afrika. Ze hebben gegeten en gerust wanneer er ergens een minuutje overbleef.

In Melsbroek werd het radiostation ONY permanent bediend; tijdens de dag werden frequent contacten gemaakt met de vliegtuigen in operaties boven Afrika (onder routine-opdrachten in Europa of de VSA te verwaarlozen). Vanaf 18U00 werd dagelijks contact verzekerd met Kamina tot de ochtenduren. Uitzonderlijk werd gewerkt in morse; meestal echter werd radiophonisch gecommuniceerd; de officieren, verantwoordelijk voor de operaties of voor de logistieke steun hebben hier dankbaar gebruik van gemaakt om 's avonds met rechtstreekse contacten tussen de verantwoordelijken in Melsbroek en Kamina de problemen te bespreken en te regelen.

In de laatste fase werd ook tijdens de dag een zeer goede en betrouwbare verbinding met Kamina verwezenlijkt dankzij een zender-ontvanger MBLE, geïnstalleerd op proef in Kamina door de TTR (Peutie).

Op een onmiddellijke en efficiënte wijze werd, bij de start van de operaties, door Staf LuM (VDM) en W Tele gezorgd voor een rechtstreekse en veilige telexverbinding tussen het radiostation ONY in Melsbroek en de crisisstaf; Staf LuM

exemplaire la ronde ininterrompue des C-130 qui redécollaient quelques minutes seulement après avoir atterri, il se transforma en officier de liaison avec la FAZA. Réglant non seulement les petits litiges qui surviennent toujours lors d'une telle cohabitation, il trouva tantôt du mobilier, tantôt le garagiste qui pouvait rafistoler une chambre à air déchirée. Il faut aussi mentionner que des équipes de mécanos effectuèrent des dépannages express de C-130 aussi bien à Kolwezi qu'à Lubumbashi.

LIAISONS RADIO

Durant toute la durée des opérations, l'escadrille E & T, à l'exception des Avionics, avait une équipe d'opérateurs radio sur place.

Pendant la première phase la mission était remplie par deux mécaniciens radio ; ils avaient installé un émetteur-récepteur HF (haute fréquence) RF301, avec deux systèmes d'antennes, et le 20 mai à 15.55h ils établissaient le premier contact avec Melsbroek. Après six jours il fut possible d'envoyer du renfort et de constituer dès lors une équipe de deux téléchiffreurs et de trois mécaniciens radio.

Chaque jour, à partir de 18.30h et durant la nuit, les liaisons avec Melsbroek étaient excellentes (limitées techniquement à 15 MHz, elles étaient plutôt sporadiques durant le jour) ; pendant la journée étaient assurées les liaisons radio avec Kinshasa et Kolwezi, ainsi qu'avec les avions opérant au-dessus de l'Afrique centrale. Aussi restait-il peu de temps pour les repas et le repos.

A Melsbroek la station radio ONY était opérationnelle de façon permanente ; au cours de la journée des contacts fréquents étaient établis avec les avions en vol au-dessus de l'Afrique, sans négliger les missions de routine en Europe et aux U.S.A. A partir de 18.00h commençait la liaison avec Kamina, et cela jusqu'à l'aube. Le morse était utilisé exceptionnellement; la plupart du temps on communiquait phoniquement. Les officiers, responsables des opérations et du support logistique, ont largement profité de ces contacts directs entre Melsbroek et Kamina afin de discuter les problèmes...et les résoudre.

Pendant la dernière phase une liaison radio fiable avec Kamina fut réalisée grâce à un émetteur-récepteur MBLE installé pour essai à Kamina par l'unité TTR de Peutie.

Dès le début des opérations, l'Etat-Major Faé (VDM) et le Wing Télé ont assuré une liaison telex directe et sûre entre la station ONY de Melsbroek et l'état-major de crise ; VDM, JSTel et SDRA apportaient leur aide immédiate en ce qui concerne le matériel de chiffrage à Kamina et à Melsbroek. Un support important était en outre fourni par U.S.COM sous la forme d'une liaison par satellite permanente entre l'Europe et Kamina ; celle-ci, le rêve pour tout officier télécom, offrait une fiabilité d'opération 24h sur 24. Le délai de transmission pour un message télégraphique ne dépassait pas trente minutes.

Cependant le maintien de bonnes liaisons radio n'était qu'un aspect de l'effort fourni en Belgique.



(VDM), JSTel en SDRA zorgden voor onmiddellijke hulp op gebied van cijfermaterieel in Kamina en Melsbroek. Belangrijke steun werd bovendien geleverd door US COM onder vorm van een permanente satellietverbinding Europa-Kamina; deze verbinding, een droom voor ieder telecommunicatie-officier, heeft een perfekte bedrijfszekerheid 24u op 24u. De transmissietijd voor een telegrafisch bericht was hoogtens dertig minuten.

Maar het instandhouden van goede radiooverbindingen was maar één aspect van het geleverde werk in België:

Het gebruik van wisselstukken lag inderdaad hoog, en vanaf het ogenblik dat beslist werd het verblijf in Shaba te verlengen, werd het duidelijk dat allerhande bijkomende logistieke steun zou nodig zijn. Deze noodzakelijke steun bestond uit stekkaarten voor het bijhouden van de inventaris van wisselstukken tot een tweede power unit, zonder de fietsen te vergeten die een gemakkelijke verplaatsing op de basis Kamina moesten toelaten. Om het hoofd te kunnen bieden aan deze steeds dringende aanvragen werd het overgebleven effectief van de 15 V Vb W figuurlijk gesproken op oorlogsvoet geplaatst. Door middel van een ploegenstelsel werd er 24 uur op 24 hard gezwoegd om de gevraagde stukken te verzamelen en zonder uitstel te versturen naar Kamina via militaire- of burgervliegtuigen.

De vliegtuigen die de verbindingen verzorgden tussen Shaba en Brussel werden grondig nagekeken tijdens hun kortstondig verblijf in België. Dit werk was zeer belangrijk daar vele toestellen terugkwamen met defekten die zo goed en zo kwaad als het kon ter plaatse gerepareerd waren. Zo werden er in Melsbroek o.a. vijf motoren vervangen in die periode. Bij deze technische problemen kwam zich nog de regelmatige omwisseling van het technisch personeel in Shaba voegen.

Besluiten

Deze operatie heeft aan een zestigtal technici de kans geboden een niet te onderschatten ervaring op te doen. De nadruk dient gelegd op het feit dat, ondanks de moeilijke omstandigheden het enthousiasme van deze mensen nooit te kort geschoten is ; elkeen maakte er een erezaak van steeds zijn goed humeur te bewaren. Alles werd in het werk gesteld om de vliegtuigen honderd percent vliegklaar te houden en de technici hebben, ten aanzien van de andere deelnemers aan de operatie, bewezen dat men op hen mag rekenen, hoe moeilijk de werkomstandigheden ook mogen zijn.

En effet la consommation de pièces de rechange était élevée, et à partir de la décision de prolonger le séjour au Shaba, il devenait évident que le support logistique allait devoir s'intensifier. Ce besoin allait des fiches d'inventaire jusqu'au groupe électrogène, sans oublier les vélos qui devaient permettre de se déplacer aisément sur la base de Kamina.

Afin de satisfaire ces demandes urgentes, l'effectif resté à Melsbroek fut littéralement mis sur pied de guerre ; grâce à un système d'équipes on travaillait d'arrache-pied 24h sur 24, afin de rassembler les pièces commandées et de les acheminer sans délai vers Kamina par avions militaires ou civils.

Ceux-ci faisaient les navettes entre le Shaba et Bruxelles, et étaient soumis à des inspections minutieuses durant leurs brefs séjours en Belgique ; cette maintenance était essentielle, étant donné que les appareils revenaient avec des pannes réparées tant bien que mal

à Kamina. Ceci valut, e.a., le remplacement de cinq moteurs durant cette période ; sans oublier la relève régulière du personnel technique au Shaba.

Conclusions

L'opération a offert à une soixantaine de techniciens l'occasion d'acquérir une expérience inestimable. Il faut insister sur le fait que malgré les circonstances difficiles, jamais l'enthousiasme du personnel ne fut pris en défaut ; chacun en faisait une affaire d'honneur de toujours manifester sa bonne humeur. Tout fut mis en œuvre afin d'assurer une disponibilité maximale des avions ; les techniciens ont, aux côtés des autres protagonistes de l'opération, démontré que l'on pouvait compter sur eux, malgré les conditions de travail pénibles.



Operatie “RED BEAN” - slotbeschouwingen

“Red Bean” was in alle opzichten een “joint opération”.

Ze was slechts mogelijk dank zij de samengebundelde inspanningen van organismen, zo verscheiden als SABENA, de US Air Force, de Ministeries van Landsverdediging en Buitenlandse Zaken, het Staatssecretariaat voor Ontwikkelingssamenwerking, de Regie der Luchtwegen en wel te verstaan de twee voornaamste betrokkenen : het Regiment Para Commando en de 15de Vervoer- en Verbindingswing.

Het is niet steeds gemakkelijk om de voorbereiding en de uitvoering - in zeer korte tijdspanne - van het vervoer van het Rgt Para Cdo naar Kamina naar de juiste waarde te schatten. En nog moeilijker misschien om te beseffen wat het betekent om gedurende meer dan zes weken een troepenmacht in Shaba te behouden die in staat moet zijn de veiligheid van de Europese onderdanen, geconfronteerd met een explosieve en verwarde toestand, te verzekeren.

Laten we de cijfers voor zichzelf spreken :

- minder dan 36 uren na het bevel om te vertrekken hadden de SABENA en de 15 V B W het volledige Rgt Para Cdo, zijn “basic loads”, zijn kommandovoertuigen en andere onontbeerlijke uitrusting van Brussel naar Kamina overgebracht.

- minder dan 36 uren na de initiële “GO” stonden 8 C-130 toestellen in Kamina klaar om ofwel parachutageopdrachten, ofwel aanvalslandingen uit te voeren op Kolwezi.

- tussen zaterdag 06U30, uur waarop de eerste C-130 te Kolwezi landde en maandag 13U30, tijdstip waarop daar de laatste C-130 opsteg, werd niet alleen het volledige Rgt Para Cdo naar de mijnstad vervoerd en teruggetrokken naar Kamina (2 maal 1.200 manschappen met al hun materieel), maar werden er bovendien meer dan 2.300 burgers naar Kamina, Lubumbashi en Kinshasa geëvacueerd.

- gedurende het verblijf van onze troepen in Shaba werden er 450 vluchten uitgevoerd boven Zaïrees grondgebied.

Door deze vluchten werd:

1.de aflossing van de verschillende detachementen, verspreid in Shaba, verzekerd;

2.hulp geboden bij de bevoorrading in levensmiddelen en brandstof (meer dan 1 miljoen liter kerosine);

3.het trainingsprogramma van de para's en van de bemanningen verder gezet;

4.hulp verleend aan zowel de plaatselijke Zaïrese als buitenlandse bevolking;

5.een begin gemaakt met het ontwikkelen van nieuwe tactieken voor het uitvoeren van luchtlandingsoperaties.

-tussen 18 mei en 10 juli hebben de C-130's en de B-727's van de 15e Wing ongeveer 2.000 vlieguren bijeen gevlogen in het kader van de operatie “Red Bean”. Gelijktijdig werden vanuit Melsbroek de andere zendingen toegewezen aan de 15de Wing verder uitgevoerd, inbegrepen de verbindingen met de USA.

Operation « RED BEAN » - conclusions

Sous tous ses aspects, « Red Bean » fut une opération jointe.

L'opération ne fut possible que grâce aux efforts concertés d'organisations aussi diversifiées que la SABENA, l'U.S.Air Force, les ministères de la Défense Nationale et des Affaires Etrangères, le Secrétariat d'Etat à la Coopération et au Développement, la Régie des Voies Aériennes, et bien entendu les deux principaux acteurs : le Régiment Para-Commando et le 15ième Wing de Transport et de Communications.

Il n'est pas toujours facile d'estimer à sa juste valeur la préparation et l'exécution du transport du Rgt Para Cdo vers Kamina. Et encore moins de réaliser ce que cela signifie de maintenir pendant plus de six semaines une force armée au Shaba, force qui doit être à même d'assurer la sécurité des expatriés européens confrontés avec une situation explosive et confuse.

Les chiffres sont éloquents :

-Moins de 36 heures après l'ordre de départ, la SABENA et le 15 Wing avaient transporté à Kamina le Rgt Para Cdo au complet, son équipement de base, ses véhicules et autres matériels indispensables.

-Moins de 36 heures après le « Go » initial à Kamina, 8 C-130's étaient prêts à effectuer soit des missions de parachutage, soit des atterrissages d'assaut sur Kolwezi.

-A partir du samedi à 6.30h, lorsque le premier C-130 atterrissait à Kolwezi, jusqu'au lundi à 13.30h, lorsque le dernier C-130 en redécollait, l'entièreté du Rgt Para Cdo avait été amenée vers la ville minière et ramenée à Kamina (deux fois 1200 hommes avec tout leur équipement). De plus, plus de 2300 civils avaient été évacués vers Kamina, Lubumbashi et Kinshasa.

-Pendant le séjour de nos troupes au Shaba, 450 vols avaient été effectués au Zaïre .

Ces vols ont assuré :

1. la relève des différents détachements déployés au Shaba ;

2. le réapprovisionnement en vivres et en carburant (plus d'un million de litres de kérozène) ;

3. le programme d'entraînement des paras et des équipages ;

4. l'aide aux populations, aussi bien locales zaïroises qu'étrangères ;

5. le développement de nouvelles techniques applicables aux opérations aéroportées.

-Du 18 mai au 10 juillet, les C-130's et les B-727's du 15Wing ont effectué environ 2000 heures de vol dans la cadre de l'opération « Red Bean ». En même temps, les autres missions du 15 Wing se poursuivaient au départ de Melsbroek, y compris les liaisons avec les Etats-Unis.



Maar cijfers alleen kunnen nooit de menselijke inspanningen weergeven:

· deze van de **bemanningen** die van donderdag, dag van het vertrek uit Brussel en Bamako, tot zaterdagavond, eind van de eerste evacuatiedag, op de bres stonden en die gedurende 60 uren werken 30 vlieguren presteerden in uiterst moeilijke omstandigheden: overladen vliegtuigen, landen en opstijgen op banen afgebakend met een primitieve noodverlichting en dit alles bij hoge temperaturen.

· deze van de **technici** die verplicht waren zeer lange werkdagen te pesteren, zonder oponthoud noch rust, door de noodzaak alle vliegtuigen vliegklaar te houden en dit met de primitieve middelen waarover ze ter plaatse beschikten. Hebben ze het niet klaargespeeld een C-130 motor te vervangen in 24 uur, daar waar deze operatie in gewone omstandigheden 3 tot 4 dagen in beslag neemt ?

· deze van de **specialisten en andere personeelsleden** te Melsbroek en Kamina die dag en nacht dringende tussenkomsten moesten uitvoeren of die door gebrek aan personeel meer uren presteerden dan men rechtmatig mag eisen.

· deze van al degenen die 24 uur op 24, moesten voorzien, organiseren en de plannen aanpassen aan de zich steeds wijzigende toestand.

Kortom, zonder de zelfverloochening, de toewijding en het enthousiasme van elkeen was dit alles niet mogelijk geweest. Dat deze gehele operatie verlopen is zonder het minste incident bewijst zowel het professionalisme van de bemanningen en de specialisten als de waarde van de organisatie in zijn geheel. Maar de operatie heeft ons nog iets anders bijgebracht: een voorbeeldige samenwerking en verstandhouding met het Rgt Para Cdo. Onze verhoudingen waren gesteund op wederzijds respect, kameraadschap en dezelfde denkwijze voortgebracht door een gemeenschappelijk gevoel van actie en avontuur.

Tenslotte nog dit : Als iedere macht fier kan zijn met de prestaties van haar respectievelijke eenheden, dan mag zij er ook van overtuigd zijn dat het Rgt Para Cdo en de 15e Wing steeds klaar zullen staan om, met de hem zo eigen vlotheid en doeltreffendheid te reageren wanneer zij erom verzocht worden en dit zowel in vredes- als in oorlogstijd.

Leve het Regiment,
Leve. De 15e Wing.

Col Avi A. BLUME
Commandant 15 Wing - Sept 1978



Mais les chiffres ne suffisent pas à traduire les efforts humains.

· Ceux des **équipages** qui, depuis le jeudi, jour du départ de Bruxelles et de Bamako, jusqu'au samedi soir, fin du premier jour d'évacuation, ont, dans une période de 60 heures, effectué 30 heures de vol dans des circonstances extrêmement difficiles : avions surchargés, atterrissages et décollages sur des pistes balisées sommairement, et tout cela par des températures extrêmes.

· Ceux des **techniciens** dont les journées de travail étaient très longues, sans pauses ni repos, parce qu'il fallait maintenir tous les avions en état de vol avec les moyens primitifs dont ils disposaient sur place. Ne sont-ils pas parvenus à remplacer un moteur de C-130 en 24 heures, alors qu'en temps normal cette opération exige trois à quatre jours ?

· Ceux des **spécialistes et autre personnel** à Melsbroek et à Kamina , qui, de jour ou de nuit, devaient effectuer des interventions d'urgence ; ou dont les prestations, par manque de personnel, dépassaient largement les normes.

· Ceux des responsables qui , 24 h sur 24, devaient prévoir, organiser et adapter les plans à des situations évoluant sans cesse.

En bref, sans l'abnégation, le dévouement et l'enthousiasme de chacun , tout ceci n'eut pas été possible.

Que toute l'opération se soit déroulée sans le moindre incident démontre le professionnalisme des équipages et des spécialistes, aussi bien que l'efficacité de l'organisation dans son ensemble. Mais l'opération nous apporta encore davantage : une coopération et une compréhension exemplaire avec le Rgt Para Cdo. Notre relation était basée sur le respect mutuel, la camaraderie et une manière de penser identique, animés que nous étions par un esprit commun d'action et d'aventure.

Enfin cette dernière réflexion : si chaque force peut être fière des prestations de ses unités respectives, elle peut aussi être assurée que le Rgt Para Cdo et le 15Wing seront toujours prêts à réagir avec souplesse et efficacité lorsqu'on fera appel à eux, et cela en temps de paix comme en temps de guerre.

Vive le Régiment,
Vive le 15 Wing.

Col Avi A. BLUME
Commandant 15 Wing - Sept 1978



Verhaal van Lt Kol VI VAN REMOORTEL, COMD Detachement 15 V Vb W te BAMAKO

Drie van de acht C-130's die voor de operatie RED BEAN werden ingezet bevonden zich, bij het uitbreken van de gebeurtenissen in SHABA, reeds in AFRIKA. Inderdaad, op 08 mei 78 was een detachement van de 15 V Vb W, bestaande uit zes bemanningen en elf technici vertrokken naar MALI waar het, in het kader van het hulpprogramma aan de door de droogte geteisterde SAHEL, 720 ton Belgische bloem van Bamako naar Tombouctou diende over te vliegen.

De operatie was voor drievierde uitgevoerd toen mij op 17 mei via de boordradio werd opgedragen alles in gereedheid te brengen om van zodra de beslissing in Brussel zou genomen zijn, het ganse detachement met al het materiaal, ttz een zware pallet-lader, twee reserve motoren, reserve wielen, een vrachtwagen, een voertuig en de hele stock wisselstukken naar Kamina over te brengen. Ondertussen zouden de ferryvluchten op Tombouctou doorgaan, wat het klaarmaken van de lading voor de inscheping onmogelijk maakte. Met als gevolg dat, toen op 18 mei rond de middag het uitvoeringsbevel doorkwam, de drie vliegtuigen reeds elk een rotatie op Tombouctou en het personeel acht uur prestatie achter de rug hadden. Het is dan ook slechts dank zij de algehele inzet en samenwerking van iedereen (sommigen hebben de in het hotel achtergebleven koffers van hun collega's, bezig met de ladingsoperaties, moeten inpakken) dat het detachement rond vier uur 's namiddags afscheid kon nemen van de hoofdstad van Mali.

Verschillende onder ons waren echter door het werken in de verzengende hitte ($\pm 50^{\circ}\text{C}$) de bezwijming nabij.

Eenmaal in de lucht werd opnieuw contact opgenomen met de overige uit België vertrokken vliegtuigen, en de opdracht werd volledig duidelijk : "Morgen bij dagdien landen in Kamina, alwaar de situatie in principe nog steeds in handen is van de Zaïrese strijdkrachten; er de vliegtuigen ombouwen in "Full Para" en er de aankomst van de toestellen komende uit België voorbereiden".

Onnodig te zeggen dat Kamina met alle voorbehoud en heel wat omzichtigheid werd aangevlogen en dat de eerste stappen op de nog ingesluimerde basis emotioneel geladen waren !

Na contactname met de lokale autoriteiten bleek dat niemand van onze aankomst op de hoogte was, nog minder dat er vanaf 's middags nog ongeveer twintig andere SABENA en LuM toestellen te verwachten waren. Het was dan ook na heel wat gepalaber en "rondgerij" dat de verschillende parkeerplaatsen voor de vliegtuigen, de stockeerplaatsen voor het materieel en het onderkomen voor de manschappen werden bekomen.

Men was nog steeds druk bezig de drie C-130's uit te laden en ze op hun volgende opdracht voor te bereiden, wanneer de eerste SABENA B-707 met de Belgische Para's aangevlogen kwam. Het was toen kwart voor twee en vierendertig uren ononderbroken prestaties waren reeds achter de rug; er zouder er diezelfde dag nog twaalf bijkomen!

Relation du Lt Col Avi VAN REMOORTEL, Comd du Détachement 15Wing à BAMAKO (MALI)

Au moment du déclenchement des événements au Shaba , trois des huit C-130's prévus pour l'opération « Red Bean » se trouvaient déjà en Afrique.

En effet, le 8 mai, un détachement de six équipages et de onze techniciens s'envolait pour le Mali dans le cadre d'un programme d'aide au Sahel touché par la sécheresse ; 720 tonnes de farine belge devaient être transportées de Bamako à Tombouctou .

Les trois quarts de l'opération étaient effectués lorsque , le 17 mai, je reçus l'ordre, via la radio de bord, de nous préparer à déplacer l'entièreté du détachement vers Kamina, dès que la décision en serait prise à Bruxelles. Il s'agissait de transporter un chargeur de palettes, deux moteurs et des roues de réserve , un camion, un véhicule et tout le stock de pièces de recharge.

Entre-temps les vols vers Tombouctou se poursuivaient, ce qui rendait la préparation du chargement impossible. Avec comme conséquence que le 18 mai, vers midi, les trois avions et leurs équipages avaient déjà effectué une rotation , et que le personnel totalisait huit heures de prestations . Mais grâce à l'implication et à la collaboration de chacun - certains à l'hôtel faisaient les bagages de ceux qui s'affairaient au chargement des avions - le détachement put prendre congé de la capitale malienne vers quatre heures de l'après-midi . Quelques-uns d'entre nous avaient frisé l'évanouissement alors qu'il travaillaient par une température avoisinant les 50°C .

En vol, contact radio fut pris avec les avions qui avaient décollé de Belgique, et notre mission se précisait : « *atterrir demain à l'aube à Kamina où la situation est en principe encore sous contrôle des forces armées zaïroises ; y configurer les avions en « full para » et y préparer l'arrivée des avions venant de Belgique* ».

Inutile de dire que nous approchions Kamina avec beaucoup de réserve et de circonspection , et que les premiers pas sur la base encore engourdie étaient chargés de beaucoup d'émotion !

Le contact avec les autorités locales révéla que personne n'avait été mis au courant de notre arrivée , encore moins qu'à partir de midi , une vingtaine d'avions de la SABENA et de la Force Aérienne était encore prévue.

Il fallut encore pas mal de «palabres» et de va-et-vient afin d'obtenir les emplacements de parking pour les avions, de stockage pour le matériel et des endroits abrités pour le personnel.

On était encore occupé à décharger les trois C-130's et à les préparer pour leur prochaine mission, lorsqu'atterrisseait le premier B-727 SABENA chargé de paras belges . Il était alors 13.45h , et notre personnel avait accumulé 34 heures de prestations continues ; ce même jour il s'en ajouterait encore douze !



Operatie KOLWEZI « RED BEAN »

Er werd mij gevraagd in verband met de operatie in Shaba in het kort m'n indrukken en m'n ervaringen met de 15 VVbW te willen neerschrijven.

Het is natuurlijk een open deur instampen wanneer ik herhaal dat zonder de 15 VVbW de opdracht niet uit te voeren was. Geen enkele typische Para-Commando opdracht is uitvoerbaar zonder een innige samenwerking met de Luchtmacht. Ik ben er trouwens van overtuigd dat Col VI BLUME en ikzelf de vruchten hebben geplukt van een jarenlange samenwerking, een voortdurende gezamelijke inspanning om moeilijke problemen op te lossen. Dát juist heeft onze voor-gangers in een zo hecht huwelijksverbonden. Eén probleem slechts konden we niet oplossen: wie is de man, wie is de vrouw ?

Een eerste punt dat ik zou willen benadrukken wat de operatie Shaba betreft is het korte tijdsverloop waarin alles gepland werd. Woensdag 17 mei om 02u00 's morgens verlieten Col VI BLUME en ikzelf na een slopende vergadering de Generale Staf.

Opdracht: een transport plannen naar Kamina met als uiteindelijk doel Kolwezi. Hoeveel Para-Commando's vergt dit, welk materiaal, hoeveel vliegtuigen, allen van de Luchtmacht ?

Om 09u00 vergadering bij de Heer Minister van Landsverdediging; om 12u00 bij de Eerste Minister.

Gelukkig werken onze staven, die van de 15 VVbW en van het Regiment goed.

Immers, toen de Heer Minister van Landsverdediging reeds de "go" had gegeven, 's avonds om 21u00, veranderde nog steeds o.a. het ACL (AirCraft Load- aangeboden vracht) en het aantal Boeing's van Sabena waarover we zouden kunnen beschikken.

We kunnen dus vaststellen dat in die korte periode alles klaargestoomd werd om met het maximum kansen op succes de operatie RED BEAN te starten.

Een eerste daaruit te trekken conclusie is dat slechts door te "overoefenen" men leert gemakkelijk, snel en veilig probleemsituaties meester te zijn. Alle luchttransport-oefeningen naar Otterburn (UK), Pau en Solenzara (F); alle AMF-maneuvres, alle "blinde" oefeningen waarbij het vliegtuig op de grond bleef ... dit alles heeft het regiment zo "air-minded" gemaakt dat voor alle laattijdige veranderingen snel en doeltreffend een oplossing gevonden werd.

OPERATION KOLWEZI « RED BEAN »

Il me fut demandé de traduire en bref mes impressions et mes expériences avec le 15 Wing lors de l'opération au Shaba .

J'enfonce évidemment une porte ouverte en répétant que l'opération ne pouvait se réaliser sans le 15 Wing. Aucune mission para-commando typique ne peut se réaliser sans une étroite collaboration avec la Force Aérienne. Je suis d'ailleurs convaincu que le Col Avi Blume et moi-même avons récolté les fruits d'une longue coopération et d'un effort constant et commun pour résoudre des problèmes difficiles. C'est ce qui a réuni nos prédécesseurs en un mariage si solide.

Un point que je voudrais souligner est le délai très court endéans lequel tout fut organisé. Le mercredi 17 mai à 2.00h du matin, le Col Avi Blume et moi-même quittions l'état-major général après une réunion épaisante.

Mission : organiser un transport vers Kamina avec comme destination finale Kolwezi. Combien fallait-il de paracommados, quel matériel, combien d'avions, uniquement de la Force Aérienne ?

A 09.00h , réunion chez le ministre de la défense nationale ; à 12.00h , chez le Premier Ministre .

Heureusement les états-majors du 15Wing et du régiment paracommado sont efficaces .

En effet, lorsque le ministre de la défense nationale avait déjà donné le « Go », le soir à 21.00h , il y avait encore des changements quant à l'ACL (AirCraft Load - charge offerte) et au nombre de Boeing's de la SABENA dont

nous pourrions disposer . Nous pouvons donc affirmer qu'en un minimum de temps tous les éléments furent rassemblés pour que l'opération « Red Bean » puisse commencer avec un maximum de chances de réussite.

Une première leçon à en tirer est que seul un « sur-entraînement » permet de maîtriser des situations à problèmes de façon rapide et sûre . Tous les exercices de transport aérien vers Otterburn (U.K.), Pau et Solenzara (France) ; toutes les manœuvres A.M.F. (A.C.E. Mobile Force) , tous les exercices simulés ont rendu le régiment si « air minded » que l'on pouvait toujours trouver une solution rapide et efficace à des changements de dernière minute . Une deuxième conclusion : aussi bons qu'aient été les préparatifs , la maîtrise technique des équipages du 15Wing fut une clé très importante du succès de l'opération .





Een tweede conclusie is dat - hoe goed de voorbereidingen ook weze - de technische kunde van de piloten van de 15 VVbW een zeer belangrijke sleutel van het succes geweest is.

Het laatste regimentair manuever in 1977 "Ambiorix" had als speciaal thema de aanvalslanding. Deze techniek brengt onze werkpaarden, de C-130's, onder volledige controle en volgens plan op een noodvliegveld aan de grond. In Kolwezi landden zo 4 Hercules' terzelfdertijd : terwijl de zoeven gelande vliegtuigen nog reden, openden ze hun buik en zodra ze aan het einde van de landingsbaan stopten om te draaien en weer op te stijgen spuwden ze alle Para-Commando's met materiaal en voertuigen buiten -"vomit" is de term.

In minder dan 2 minuten 180 man beschikbaar, tactisch geleiderd en "ready for action". Na een parachutage is er minstens een tijdsspanne van 30 minuten nodig om hetzelfde te bekomen.

Bijkomende moeilijkheid: was de landingsbaan veilig ? Het risico was zeer reëel dat de rebellen 's nachts het vliegveld heroverd hadden. Toen we met de zon in de rug de landingsbaan overvlogen merkten we gewapende zwarten op, waarvan geen twee hetzelfde uniform droegen. Gelukkig verliep de landing zonder problemen.

Indrukwekkende prestatie wel : 8 C-130's zetten die zaterdagmorgen vanaf de dageraad, in drie beurten, een duizendtal Para-Commando's op Kolwezi neer. En dan een hels circus: de hele dag en tot diep in de nacht bleven de bemanningen doorvliegen en evacueerden meer dan 2.000 vluchtingen met hun bagage naar Kamina.

Daarna : een voortdurend doorwerken aan een bijna onhoudbare cadans en in niet altijd dankbare omstandigheden.

Ononderbroken beschikbaarheid en perfecte uitvoering van "the job".

Een pluim ook voor het grondpersoneel dat de vliegtuigen in topconditie hield !

15e Wing, proficiat ! Superieur werk! Altijd klaar om met die formidabele mensen samen te werken.

H.DEPOORTER

Kol SBH

Comd Rgt Para Cdo Sep 1978

La dernière manoeuvre du régiment en 1977, « Ambiorix », avait comme thème particulier l'atterrissage d'assaut . Cette technique permet à nos C-130's de se poser sur un terrain de fortune de façon contrôlée et avec précision.

Ainsi à Kolwezi, quatre Hercules atterrissaient en même temps ; tandis qu'ils roulaient encore, leurs portes s'ouvraient, et dès qu'ils s'arrêtaient en bout de piste, avant de faire demi tour pour redécoller, ils expulsaient tout leur chargement de paras avec leur matériel et leurs véhicules, ... le terme « vomir » conviendrait mieux.

En moins de deux minutes 180 hommes étaient disponibles, articulés tactiquement et « ready for action » ; après un parachutage il faut au moins trente minutes pour arriver au même résultat.

Difficulté supplémentaire : la piste était-elle sûre ? Le risque était très réel que les rebelles aient reconquis l'aérodrome durant la nuit. Lorsque nous survolions la piste avec « le soleil dans le dos », nous avions remarqué des noirs armés, tous vêtus différemment ; heureusement l'atterrissage se déroula sans problème .

Ce fut une prestation impressionnante : ce samedi, dès l'aube, huit C-130's « déposent », en trois rotations, un millier de para-commandos à Kolwezi . Un véritable cirque infernal ; toute la journée et jusque tard dans la nuit les équipages continuèrent à voler pour évacuer plus de 2.000 réfugiés avec bagages vers Kamina.

S'ensuivait un effort continu à une cadence quasi insoutenable, et dans des circonstances souvent peu gratifiantes .

Disponibilité permanente et exécution parfaite du « job » .

Chapeau également pour le personnel au sol qui maintint les avions en condition !

Bravo pour le 15 Wing ! Je suis toujours prêt à travailler avec ces gens formidables .

H. DEPOORTER

Col B.E.M.

Comd Rgt Para Cdo Sept 1978