



# News

N° 12, Aou - Aug 2000



LEOPOLD III  
MEETING 1964  
CONGO 1960

# Dakota News

## Sommaire

P 3 CP10 et RM7

P 5 Retour de Léopold III

P 9 Melsbroek, Juin 1964

P 14 Insurrection !



*En couverture : Eddy Merckx devant le Pembroke RM 7 qui le ramenait après son grave accident à Blois le 13 septembre 1969 (Melsbroek, mars 1998)*

*Omslagfoto : Eddy Merckx bij de Pembroke RM7 die hem op 13 september 1969 terugbracht van Blois, na zijn zware val. (Melsbroek, maart 1998)*

Revue périodique, éditée par l'ASBL "Centre de Documentation du 15e Wing"

**Layout :** André Janssens

**Imprimerie :** Claes Printing, ST.Pieters Leeuw

**Rédaction :**

Jo Huybens, Jos Ackermans, André Janssens

**Editeur responsable :** Jo Huybens

**Adresse :**

Dakota - 15e Wing Transport Aérien

Haachtsesteenweg 138 1820 Melsbroek

Tél : (02) 752 46 50 Fax : (02) 752 46 51

Cotisation annuelle de membre "Dakota" : 500 BEF à verser sur le compte 438-1064121-48 au nom de l'ASBL (cette cotisation donne droit au DAKOTA NEWS)

**Website Force Aérienne :** <http://w.w.w.mil.be/baf>

## Inhoud

Blz 4 CP10 en RM7

Blz 5 Terugkeer van Leopold III

Blz 9 Melsbroek, juni 1964

Blz 14 Opstand !

Periodiek tijdschrift, uitgegeven door de VZW "Documentatiecentrum van de 15e Wing"

**Layout :** André Janssens

**Druk :** Claes Printing, St.Pieters Leeuw

**Redactie :**

Jo Huybens, Jos Ackermans, André Janssens

**Verantwoordelijke Uitgever :** Jo Huybens

**Adres :**

Dakota - 15e Wing Luchttransport

Haachtsesteenweg 138 1820 Melsbroek

Tel : (02) 752 46 50 Fax : (02) 752 46 51

Jaarlijkse bijdrage als lid "Dakota" : 500 BEF te storten op rekening nr. 438-1064121-48 t.v.v. de VZW (deze bijdrage geeft recht op DAKOTA NEWS)

**Website Luchtmacht :** <http://w.w.w.mil.be/baf>

## CP 10 et RM 7

**A**près plus de quatre ans d'un labeur assidu, nous pouvons considérer que la restauration du C119 CP10 est quasi terminée. Le montage des 'flight controls' vient de s'achever, il reste à nettoyer l'aile gauche et à la repeindre. La prochaine étape 'extérieure' est la finition (peinture) de l'avion, comprenant entre autres les cocardes et les (nombreuses) inscriptions sur le fuselage.

Et puis commencera la restauration intérieure du cargo. Elle consistera à remonter quelques sièges-para et à aménager un espace-exposition (tableau de bord, photos,etc...), un peu à la façon du CP 46 conservé au Musée de l'Air. Quant au cockpit, où il ne reste actuellement RIEN, il s'agira d'une reconstitution à l'aide de photos, et peut-être aurons-nous l'occasion de trouver des sièges ;...si vous avez un 'tuyau', n'hésitez pas à nous le faire savoir.



La fin des travaux est estimée dans huit mois...

En attendant, une partie de notre équipe de courageux bénévoles va s'atteler au Pembroke (RM 7), en meilleur état que ne l'était notre C 119 lors de son acquisition. Etant donné également sa dimension, l'accessibilité est plus facile, et les travaux seront moins ardu.

Nous commencerons par la fixation du plan vertical, et de celle de tous les carénages ; il faudra aussi fabriquer des capots-moteur, refaire les carreaux, réaménager l'intérieur, nettoyer, peindre,...

Bien sûr, il y aura, comme toujours, des imprévus, mais aucune difficulté n'est insurmontable.

Avec optimisme nous espérons en terminer dans trois ans.

Etienne Stevens

## CP10 en RM7

**N**a meer dan vier jaar van harde arbeid kunnen wij de restauratie van de C119 met nummer CP10 als bijna voltooid beschouwen. De montage van de "flight controls" werd zopas uitgevoerd, enkel de linkervleugel dient nog gereinigd en geschilderd te worden. De volgende etappe "buitenkant" is de afwerking (beschildering) van het vliegtuig, met inbegrip van de cocardes en de (talrijke) opschriften op de romp. Vervolgens zal met de inwendige restauratie van de cargoruimte begonnen worden. Zij zal bestaan uit het heropbouwen van enkele para-stoelen en de inrichting van een tentoonstellingsruimte (instrumentenbord, foto's, enz.), een beetje zoals bij de CP46 die in het Luchtvaartmuseum bewaard wordt. Wat de cockpit betreft, blijft er momenteel NIETS over, we zullen een reconstructie moeten uitvoeren aan de hand van foto's, en misschien krijgen wij de gelegenheid om de hand te leggen op stoelen.... als U een 'tip' hebt, aarzel dan niet om het ons te laten weten.



Wij schatten dat de werken nog een achttal maanden in beslag zullen nemen...

In afwachting zal een deel van onze moedige ploeg vrijwilligers zich inspannen voor de Pembroke (RM7), die wel in betere staat is dan onze C119 toen die in onze handen kwam. Gezien zijn afmetingen is hij veel toegankelijker en de werken zullen minder moeilijk zijn. Wij zullen beginnen met het fixeren van het verticale vlak en alle romponderdelen; we moeten ook motorkappen maken, nieuwe ramen inzetten, het interieur herstellen, reinigen, schilderen... Natuurlijk zullen er zoals steeds onverwachte tegenslagen opduiken, maar geen enkele moeilijkheid is onoverkomelijk. Optimistisch zoals we zijn hopen wij klaar te zijn binnen drie jaar.

# De terugkeer van Koning Leopold III

*De herinneringen aan mijn kindertijd gaan terug tot in 1950. Op dat ogenblik woonde ik in een kalm en meestal vreedzaam Naams dorpje. De tijd ging voorbij op het rythme van de seisoenen en in een rustige zachtheid. Nochtans, in die tijd merkte ik verward dat deze gemoedelijke atmosfeer dreigde verscheurd te worden.*

## Een onbezorgde jeugd

Zoals enkele andere kwajongens die de jongensschool bezochten, maakte ik deel uit van de misdienaars, eerst om de mis te dienen aan de linkerkant van de celebrant, om vervolgens alle trappen van de functie te beklimmen. In die tijd was dit immers een ernstige zaak, vooral als men weet dat de antwoorden in het Latijn dienden gegeven te worden, aan een priester die niet spotte met het "confiteor".

Mijn eerste kennisname met het probleem was de zondagse preek en de herderlijke brieven die Vaderland, Dynastie, Koning-Ridder, Leopold en Vorst door elkaar mengden.

Al deze zaken maakten grote indruk op mij, de jongen die in de klas overdonderd was door de zeer officiële portretten van Koning Leopold III en Koningin Astrid, die ons leken te bewaken uit een ooghoek, hoog boven het schoolbord.

Mijn vader, werkman en bij gelegenheid fietsen verkoper was eerder geneigd om links te denken terwijl mijn moeder helemaal anders dacht over deze "Koninklijke kwestie" die stilaan de gesprekken begon te animeren.

## Onrust

Ik herinner mij de uitzendingen op de familiale SBR-radio, en twee programma's waarvoor mijn vader de meest absolute stilte eiste : de

# Le retour du Roi Léopold III

*Mes souvenirs d'enfance me ramènent à 1950. J'habitais alors un village du Namurois habituellement calme et paisible ; le temps s'y écoulait au rythme des saisons et dans la tranquillité conférée par la douceur mosane. Pourtant, à l'époque, je percevais confusément comme une déchirure dans cette ambiance consensuelle.*

## Une jeunesse sans souci

Comme quelques galopins fréquentant l'école des garçons, il m'arrivait de faire partie des enfants de choeur, allant servir la messe à la gauche du maître-autel d'abord, avant de gravir tous les échelons de la fonction. Car en ce temps-là, la chose était sérieuse, surtout qu'il fallait donner la réplique en latin à un curé qui ne badinait pas avec le « Confiteor ».

Ma première prise de conscience du problème s'est opérée là, en écoutant le sermon dominical et la lecture de lettres pastorales où se mêlaient des notions de Patrie, Dynastie, Roi-Chevalier, Léopold, Souverain.

Toutes ces choses m'impressionnaient fortement, moi le gamin qui en classe, était subjugué par les portraits très officiels du Roi Léopold III et de la Reine Astrid, qui semblaient nous surveiller du coin de l'œil, là-haut, au-dessus du tableau noir.

Mon père, ouvrier carrier et accessoirement marchand de vélos, pensait plutôt à gauche, tandis que ma mère était d'un avis opposé sur cette « question royale » qui commençait à alimenter les conversations.

## Agitation

Je me souviens des émissions captées sur le poste de radio SBR familial et des deux programmes pour lesquels mon père exigeait le silence le plus absolu : les communiqués colomophiles et le journal parlé.



*Le Roi serre la main du LtCol Burniaux avant l'embarquement à Genève*

*De Koning schudt de hand van LtKol Burniaux vòòr het instijgen te Genève*

uitzendingen voor duivenliefhebbers en de nieuwsuitzendingen. Met academische stem - ik zou haast zeggen zielloos - las de speaker de nieuwsberichten en maakte melding van de tegengestelde berichten over de enige werkelijk actuele kwestie : de eventuele terugkeer van de Koning.

Het is in deze omstandigheden dat ik besefte dat de nog jonge militair, mooie man met de golvende haren, in een uniform met een brede band, deze Koning die mijn verveelde blik kruiste in de klas, misschien zou terugkeren. Maar waar was hij verdorie naartoe gegaan, en waarom veroorzaakte zijn terugkeer dergelijke einde-loze discussies ? Ik zat daar met mijn kinderlijke gedachten, toen mijn aandacht op een luie zondag getrokken werd op één van de palen langs de weg die instonden voor de verdeling van de elektriciteit. Ik bemerkte er een bleekgele affiche die het profiel van de koning met kepi voorstelde en waarop de melding "JA" was aangebracht.

We waren dicht bij de ontknoping en zowel aanhangers als tegenstrevers van de terugkeer maakten hun radikaal tegengestelde overtuigingen kenbaar. Er waren ook enkele gebroken ramen, één of twee klachten bij de

D'une voix académique, je dirais presque sans âme, le 'speaker' débitait les nouvelles et faisait état des avis contrastés sur la seule question vraiment d'actualité : le retour éventuel du Roi.

C'est dans ces conditions que je me rendis compte que le militaire encore jeune, bel homme aux cheveux ondulés, à l'uniforme barré d'un grand ruban, ce Roi, sur lequel je promenais en classe mon regard d'ennui, allait peut-être rentrer. Mais où diable était-il parti et pourquoi son retour suscitait-il des discussions sans fin ? J'en étais là dans mes réflexions de gosse, lorsqu'un dimanche, baguenaudant dans les rues du village, mon attention se porta au sommet d'un poteau en bois, un de ces poteaux jalonnant les routes pour la distribution du courant de 130 volts. J'y vis une affiche jaune pâle représentant le profil du Roi portant un képi et la mention « Oui ».

Nous étions proches d'un dénouement, et partisans et adversaires du retour affichaient leurs convictions radicalement opposées. Il y eut aussi quelques carreaux cassés, une ou deux plaintes à la gendarmerie, mais l'affaire se solda sans autres incidents.



22-7-50  
*Arrivée du Roi  
Léopold III à Evere*

22-07-60  
*Aankomst van  
Leopold III te Evere*

rijkswacht, maar de zaak verliep zonder verdere incidenten.

Aldus greep een volksraadpleging plaats, waaruit bleek dat een meerderheid zich uitsprak voor de terugkeer van de Vorst. Nochtans werd de breuk van het land duidelijk zichtbaar, de industriële streken met sterke syndicale invloed verzetten zich hardnekkig tegen de terugkeer op de troon van de Koning. Sommigen onder de meest gematigden van de tegenstanders speelden tenvolle de

Ainsi donc eut lieu une consultation populaire à l'issue de laquelle une majorité se prononça en faveur du retour du Souverain. Toutefois la fracture du pays est apparue à l'évidence, les régions industrielles à forte implantation syndicale s'opposant farouchement au rétablissement du Roi. Certains, parmi les plus modérés des opposants, jouaient à fond la carte du Prince Régent comme politique du 'moindre mal' ; d'autres, plus radicaux, parlaient de république.

kaart van de prins-regent, als politiek van het minste kwaad, terwijl de meest radicalen spraken over een republiek.

### **En de Koning, ondertussen ?**

Leopold III was naar Duitsland weggevoerd op 7 juni 1944, de dag na de landing in Normandië. Hij verbleef negen maand in Hirschstein langs de Elbe. Op 7 maart 1945 werd hij meegenomen naar Strobl, vlakbij het Sankt Wolfgang meer, waar hij bevrijd werd door het 7de Amerikaans Leger van generaal Patch. Op 2 oktober 1945 verblijft hij aan het meer van Genève in Prégny, in de villa van Reposoir, waar hij wacht tot het land zich uitspreekt over zijn lot, wat gebeurt op 12 maart 1950.

Aangemoedigd door de nipte overwinning van de royalisten (57,7 %), ontwapenen de linkse tegenstanders niet en de terugkeer van de koning verloopt in een gespannen sfeer.

Het is de 15e Wing die de koning terugbrengt naar België. Dit was zeker één der belangrijkste opdrachten van de eenheid. Het is de DC-3 K16OT-CWG (bewaard in de Sectie Luchtvaart van het Legermuseum) die ingezet werd voor de opdracht. De bemanning bestond uit luitenant-kolonel Burniaux, bijgestaan door majoor Terlinden, luitenant Chavée en luitenant Bodart (radio). Nog tijdens de nacht stijgt de Koning, gekleed in het uniform van luitenant-generaal, aan boord van het toestel in Genève-Cointrin. Bij zijn vertrek wordt hij gegroet door Prinses Liliane en Prinses Josephine-Charlotte, die niet meereizen. (1) *De K16, bestuurd door kapitein Gueffen bij de heenvlucht en door kapitein Devos bij de terugkeer, zal hen terugbrengen.* Prins Albert, Eerste Minister Duvieusart en mijnheer Pirenne vergezellen de Koning in de K16.

Kroonprins Boudewijn neemt plaats in een tweede Dakota waarvan wij de samenstelling van de bemanning (2) en het nummer niet kennen. De twee toestellen stijgen op om kwart na vijf.

(2) *Alle informatie over dit onderwerp is meer dan welkom*

Een derde toestel stijgt slechts op om acht uur, met aan boord de voorzitters van kamer en senaat, Van Cauwelaert en Struye. Het is mijnheer Van Cauwelaert die de dag voordien, op 21 juli, de beslissing van het congres had voorgelezen aan de koning met de vaststelling dat de Vorst zich niet meer in de onmogelijkheid bevond om te regeren "omwille van de vijand" (en dit vijf jaar na de bevrijding!..)

### **Terug in het land**

Maar keren wij terug naar het koninklijk vliegtuig. Op het einde van een vlucht zonder geschiedenis landt de K16 te Evere om 7uur19. Op het vliegveld worden de Koning en Prins Albert herenigd met de Kroonprins.

### **Et le Roi, durant ce temps ?**

Léopold III avait été déporté en Allemagne le 7 juin 1944, au lendemain du débarquement de Normandie. Il est resté neuf mois à Hirschstein au bord de l'Elbe ; le 7 mars 1945, il fut emmené à Strobl, près du lac de Sankt Wolfgang, où il fut libéré par la 7ième Armée Américaine du général Patch.

Le 2 octobre 1945 il réside sur les rives du lac de Genève à Prégny, dans la villa du Reposoir, où il attend que le pays se prononce sur son destin, ce qui est fait le 12 mars 1950.

Encouragés par la courte victoire des royalistes (57,7 %), les opposants de gauche ne désarment pas, et le retour du Roi se déroule dans une atmosphère tendue.

Il appartient au 15<sup>e</sup> Wing de ramener le Souverain en Belgique ; cette mission s'inscrit assurément parmi les plus importantes de l'unité.

C'est le DC3 immatriculé K16 OT-CWG (conservé aujourd'hui à la Section Air du Musée de l'Armée) qui fut mis en oeuvre pour la cause. L'équipage était composé du lieutenant-colonel Burniaux assisté du major Terlinden, du lieutenant Chavée et du lieutenant Bodart (radio).

Il fait encore nuit lorsque le Roi, revêtu de l'uniforme de lieutenant-général, monte à bord de l'appareil à Genève-Cointrin. Il est salué à son départ par la Princesse Liliane et la Princesse Joséphine-Charlotte qui ne sont pas du voyage ; les Princesses seront ramenées en Belgique le 14 août. (également à bord du K16, piloté à l'aller par le capitaine Gueuffen et au retour par le capitaine Devos.).

Le Prince Albert, le Premier Ministre Duvieusart et monsieur Pirenne accompagnent le Roi dans le K16. Le Prince Héritier Baudouin prend place dans un second Dakota dont nous ignorons la composition d'équipage et l'immatriculation ; toute information à ce sujet serait reçue avec le plus grand intérêt.

Les deux appareils décollent le 22 juillet 1950 à 5.15h. Un troisième avion ne s'envolera qu'à 8 heures, emmenant les présidents Van Cauwelaert (Chambre) et Struye (Sénat). Pour la petite histoire, soulignons que la veille, le 21 juillet, monsieur Van Cauwelaert a donné lecture au Roi de la décision du Congrès constatant que le Souverain ne se trouvait plus dans l'impossibilité de régner « par le fait de l'ennemi », soit cinq ans après la libération !

### **Rentré au Pays**

Mais revenons à l'avion royal. Au terme d'un vol sans histoire, le K16 se pose à Evere à 7.19h ; sur le tarmac, le Roi et le Prince Albert retrouvent le Prince Héritier. Tous trois portent des signes extérieurs de deuil, en mémoire du récent décès de madame Baels, mère de la Princesse Liliane.

Alle drie dragen zij een rouwband, als herinnering aan het recente overlijden van mevrouw Baels, moeder van prinses Liliane.

De koning en zijn twee zonen schouwen het eredetachement en groeten langdurig het vaandel. Belgavox filmt het gebeuren voor het nageslacht. De stoet verlaat het vliegveld onder escorte van de Rijkswacht en het konvooi begeeft zich naar het kasteel van Laken waar de vlag weldra zal gehesen worden.

Tot besluit kunnen wij er aan herinneren dat de terugkeer van de Koning niet zal leiden tot de gehoopte kalmte. De manifestaties gaan door met als triest hoogtepunt de doden van Grâce-Berleur, en leiden tenslotte tot de troonsafstand, gevolgd door de troonsbestijging van de Koninklijke Prins.

Deze ernstige en verscheurende gebeurtenissen hebben de loop van de geschiedenis sterk beïnvloed en droegen bij tot het einde van "La Belgique de Papa", want niets zal meer zijn als voorheen...



*Evere, 22-7-50; Le Roi et les Princes Boudouin et Albert au passage devant le peloton d'honneur*

*Evere, 22-07-50; De Koning en de Prinsen Boudewijn en Albert schouwen het eredetachement*

---

Le Roi, suivi de ses deux fils, passe les détachements d'honneur en revue et salue longuement le drapeau ; le cinéaste de Belgavox filme la scène pour la postérité. Le cortège quitte l'aérodrome, précédé par la gendarmerie, et le convoi se dirige vers le château de Laeken, où le drapeau national sera bientôt hissé.

En conclusion, nous pouvons rappeler que le retour du Roi n'amènera pas l'apaisement escompté. Les manifestations continueront de plus belle avec des morts à Grâce-Berleur, ensuite l'abdication, puis finalement l'accès-sion au trône du Prince Royal.

Aux yeux de l'histoire, ces graves événements et leurs déchirements contribueront à sonner

le glas de la « Belgique de papa », car plus rien ne sera comme avant...

Vertaling : A. Janssens

André Scaillet

# Melsbroek, 28 juni 1964

*Geen enkele grote meeting vond sedert jaren in de omgeving van onze hoofdstad plaats en daarom was deze van 28 juni, die door de Belgische Luchtmacht georganiseerd werd te Melsbroek van aard om een groot publiek te trekken. Er werd een sensationeel en rijkgevuld programma aan een enthousiast publiek getoond en dit volgens een stipte timing. De technische leiding was op dit punt perfekt en vele personen waren door het schouwspel zo van de wijs gebracht dat ze vergaten dat de burgerlijke vliegtuigen op Zaventem normaal landden, hoewel ze door de "regie" langs andere luchtwegen geleid werden.*

*Op de eretribune, naast talrijke burgerlijke en militaire autoriteiten, Z.M. Koning Boudewijn die ongetwijfeld één der enthousiastste kijkers was.*

## Een waar luchtfestival

**G**even wij het woord aan Generaal-Majoor Vlieger Ceuppens, DFC, Stafchef van de Luchtmacht :

"Het waarachtig luchtfestival werd door de Luchtmacht op touw gezet teneinde aan het grote publiek de voortdurende vooruitgang te tonen van het militaire vliegwezen en eveneens het bewijs te leveren van de hoge trainingsgraad van de Belgische piloten.

Met eigen ogen zal het publiek kunnen oordelen over de staat van het materieel dat gebruikt wordt door de verschillende luchtmachten van de NAVO en het kan in vlucht de meest moderne vliegtuigen van dat ogenblik bewonderen.

Het is eveneens de bedoeling om Belgische jongeren enthousiast te maken voor een loopbaan bij de Luchtmacht."

(Uit het programma van de Internationale Meeting van de Luchtmacht).

## Enthousiast toeschouwer : de Koning

Men dacht dat het geen echte vliegmeeting kon worden, toen men wist dat er geen "Rode Duivels" aan te pas kwamen. Maar de revelatie van Chièvres, "The Red



*Le Roi à son arrivée à Melsbroek  
De Koning bij zijn aankomst te Melsbroek*

(Programme du Meeting International de la Force Aérienne).

## Le Roi, spectateur enthousiaste

« Nous pensions que ce ne pouvait être un véritable meeting en apprenant que les 'Diables Rouges' n'y participeraient pas. Mais en parcourant le programme,

# Melsbroek, 28 juin 1964

*Il y avait longtemps qu'un meeting aérien d'envergure ne s'était déroulé à proximité de la capitale, ce qui explique la grande foule qui fut attirée à Melsbroek ce dimanche 28 juin. Le programme, qui peut être qualifié de sensationnel, se déroula avec précision ; la coordination et l'enchaînement étaient à ce point parfaits que les spectateurs, subjugués, en oublièrent presque que les avions civils atterrissaient et décollaient normalement à Zaventem. Cela a été rendu possible grâce à la coopération entre les organisateurs du meeting (Force Aérienne) et la Régie des Voies Aériennes.*

*A la tribune d'honneur, parmi de nombreuses personnalités civiles et militaires, S.M. Le Roi Baudouin fut sans nul doute un des spectateurs les plus enthousiastes.*

## Véritable festival aérien

**L**aissons la parole au Général-Major Aviateur J.Ceuppens, DFC, chef d'Etat-Major de la Force Aérienne :

« Le véritable festival aérien auquel vous assistez aujourd'hui a été mis sur pied par la Force Aérienne afin de montrer au grand public les progrès constants de l'aviation militaire et aussi de faire la preuve du haut degré d'entraînement des pilotes belges et étrangers. De visu, le public pourra aussi juger de l'état du matériel utilisé par les différentes forces aériennes de l'OTAN et il pourra admirer en vol les avions les plus modernes du moment. Si, par ailleurs, ce meeting aérien pouvait susciter l'enthousiasme des jeunes gens belges et provoquer certaines vocations aéronautiques, la Force Aérienne s'estimerait entièrement satisfaite et récompensée. »



"Fly by" par deux  
C119

Twee C-119  
vliegen voorbij

Pelicans" was van de partij. Met hun steenrode toestellen "Jet Provost T.Mk1" hebben deze Britten ook nu weer de Belgische hemel opengescheurd en een prestatie van hoge kwaliteit geleverd. Stellig behoorde hun demonstratie tot de meest afgewerkte van de meeting.

Maar er was meer. Men heeft ervoor gezorgd dat de afwezigheid van de Rode Duivels geen te grote leemte zou nalaten. Naast de Red Pelicans waren er ook de Nederlandse Whisky-Four op het lestoestel T-33, de Patrouille de France met zes Fouga Magisters en tenslotte de Italiaanse Frecce Tricolore op hun tien Fiat G-91-PAN.

Koning Boudewijn had er aan gehouden om dit jaar de vliegmeeting bij te wonen. Hij landde rond 14uur45 op het vliegveld, aan boord van een DC-3.

notre soulagement fut grand , car la révélation de Chièvres, 'The Red Pelicans', étaient de la partie. A bord de leurs Jet Provost rouge-brique, ces Anglais ont à nouveau sillonné le ciel belge au cours d'une prestation de la plus haute qualité.

Mais en plus on a fait de son mieux afin que l'absence des Diables Rouges ne laisse pas un trop grand vide, puisque nous avions également droit à la patrouille de la force aérienne des Pays-Bas, les 'Whisky Four' sur l'avion d'écolage T-33 ; ainsi qu'à la 'Patrouille de France' et ses six Fouga Magister, et finalement les dix 'Frecce Tricolori' italiens à bord de leurs Fiat G-91.

Cette année le roi Baudouin a tenu à assister au meeting aérien ; c'est à 14h45 qu'il atterrit à Melsbroek à bord d'un DC-3.

Les dix mille spectateurs présents eurent droit à un spec-



"Static display"; le Pembroke RM10  
devant un DC3

"Static display"; de Pembroke RM10  
vòòr een DC3

De tienduizenden toeschouwers op het vliegveld van Melsbroek kregen een zeer gevarieerd spektakel van drie uur voorgeshoteld, waarbij niets aan het toeval werd overgelaten. Alles gebeurde op de minuut en werd zeer zorgvuldig uitgevoerd.

Er zijn verschillende soorten liefhebbers van luchtspek-

tacle très varié de trois heures au cours duquel rien n'a été laissé au hasard. Tout était minuté et fut exécuté avec le plus grand soin. Il existe différents types d'amateurs de spectacles aériens ; les uns préfèrent le bruissement vertigineux des parachutistes dans leurs fantastiques chutes libres, les autres se sentent plus attirés par



*Un des fleurons de la U.S.A.F.,  
le F101 Voodoo*

*Een van de paradepaardjes van  
de U.S.A.F., de F101 Voodoo*

takel. De enen houden meer van het duizelingwekkend gesuis van de valmschermspringers met hun fantastische vrije val, de anderen verkiezen het sensationeel geraas van de bliksmesnelle straaljagers of de kunstige arabesken van de luchtacrobatie. Er zijn tenslotte ook de fijnproevers die meer genieten van de sierlijke lijnen van een slank vliegtuig en zich meer bepaald interesseren voor de verschillende types van toestellen. Ieder kreeg zijn deel te Melsbroek.

Het deed opnieuw zo prettig aan om de klassieke tweedekkers "SV-4bis" in formatie te zien verschijnen. Ondanks hun voorbijgestreefd voorkomen heeft de SV4

le vacarme époustouflant des avions à réaction ou par les arabesques des patrouilles acrobatiques.

Et puis il y a finalement les gourmets appréciant davantage les lignes élégantes d'un avion profilé et qui s'intéressent particulièrement aux caractéristiques des différents appareils. Il y en avait pour tous les goûts à Melsbroek.

Encore une fois cela fit chaud au coeur en apercevant les biplans SV-4bis en formation. Malgré son apparence 'dépassée'

l'SV a pu se maintenir jusque dans l'ère des jets comme un avion d'écolage idéal et très maniable pour la forma-

*F84 Thunderstreak FU-113, C-119 CP35*



zich tot in het reaktormotor-tijdperk kunnen handhaven als ideaal en zeer handelbaar lestoestel voor beginnende piloten.

Acrobatie door luitenant Lambermont en enkele schijngevechten deden dan ook bij velen de haren ten berge rijzen, bevreesd dat dit frêle toestelletje het niet zou uithouden. De SV is een Belgisch vliegtuig.

## Starfighter

Te Brussel kon hert groot publiek ook kennis maken met de befaamde Lockheed F104G Starfighter, een toestel met een snelheid van Mach 2.32 (ongeveer 2500 km/u). Met zijn uiterst spitse neus en zijn haaiachtig profiel is dit vliegtuig betrekkelijk goed te herkennen. De Belgische Luchtmacht heeft reeds een reeks dergelijke toestellen aangekocht die de plaats van de Hawker Hunter innemen, het vliegtuig waarmee de Rode Duivels hun grootste roem bijeengingen.

Vooreerst werd het vliegveld overvlogen door 12 dergelijke toestellen van de 1e Wing, waarna een acro-

tion des pilotes. Les acrobaties du sous-lieutenant Lambermont et quelques combats simulés avaient de quoi faire dresser les cheveux de nombreux spectateurs, craignant que cet frêle appareil ne tienne pas le coup. L'SV-4 est un avion de conception et de construction belge.

## Starfighter

Le grand public put également faire connaissance avec le fameux Lockheed F104-G - dénommé 'Starfighter' - un appareil pouvant atteindre la vitesse de Mach 2,32 (environ 2500 km/h). Cet avion est facilement reconnaissable grâce à son nez très pointu et à son profil aux allures de requin. La force aérienne belge en a déjà acheté une série de ce type ; ils remplaceront les Hawker Hunter avec lesquels les 'Diables Rouges' ont acquis leur grande renommée.

Pour la première fois l'aérodrome fut survolé par douze F104-G du 1 Wing, suivi d'un solo acrobatique. Le



**F104G Starfighter du 1er Wing**  
**F104G van de 1e Wing**

batische solo werd uitgevoerd. De Starfighter is één der snelste operationele straaljagers ter wereld. Eigenaardig zijn ook de zeer scherpe kleine vleugeltjes die naar onderen gebogen zijn.

Naast de talrijke voorstellingen van verschillende vliegtuigtypes, zowel Franse, Duitse, Engelse als Amerikaanse kregen wij natuurlijk ook de klassieke stunts. De formatievluchten met hun sierlijke groepering, de acrobatische solo's, o.m. met Fouga Magister bestuurd door Commandant Dewaelheyns maar ook een zeer mooie voorstelling met Alouette helikopters van de Landmacht, die een luchtballet uitvoerden voor de koninklijke tribune.

Indrukwekkend waren stellig ook de vier zware Javelin-toestellen met deltavleugel van de RAF die een lage doortocht uitvoerden, en ook de reusachtige Globemaster C-133 ging niet ongemerkt voorbij.

Starfighter est un des appareils opérationnels les plus rapides au monde ; une autre caractéristique particulière sont ses petites ailes au bord d'attaque très fin et 'retombant' vers le bas.

A côté des nombreuses prestations des différents types d'avions français, allemands, anglais ou américains nous avions également les démonstrations classiques. Les formations harmonieuses, les solo's acrobatiques, e.a. en Fouga Magister piloté par le commandant Dewaelheyns, mais aussi une belle présentation des hélicoptères Alouette de la force terrestre, qui effectuèrent un ballet aérien devant la tribune royale. Impressionnantes également furent sans conteste les quatre Javelin à ailes delta de la RAF qui passèrent à basse altitude, et le gigantesque Globemaster C-133 qui ne pouvait passer inaperçu.

## Dropping

Boeiend blijft natuurlijk ook altijd het droppen van para-commando's. Ditmaal gebeurde dit met 10 Fairchild Packets C-119 - de zogenaamde Flying Boxcar - die stilaan ook op hun laatste vleugeltjes beginnen te vliegen, als we het zo mogen uitdrukken. Het blijft natuurlijk steeds een indrukwekkend zicht, die stijgkracht van die logge gevaarten met hun typische dubbelromp. We vragen ons echter af of ze weldra niet zullen vervangen worden door de Lockheed C-130 Hercules, een turbo-propvliegtuig dat onlangs aan de Belgische journalisten werd voorgesteld en dat tevens te zien was op de statische tentoonstelling die ter gelegenheid van de meeting op Melsbroek werd gehouden. Dit vliegtuig bezit een veel grotere snelheid en een veel interessanter actieradius.

Op gebied van formatievluchten valt ook de Patrouille de France te vermelden op zes Fouga Magisters, waarin vooral adjudant Roger zich liet opmerken. Ze voerden nooit geziene nummers uit, w.o. een formatievlucht waarbij drie toestellen op de rug vlogen. Onmiddellijk na hen werd de Franse bi-sonische Mirage III gedemonstreerd.

Eén der sterren van de vliegmeeting was stellig de Amerikaanse piloot Bud Evans. Hij stelde het nieuwe Amerikaanse jachtvliegtuig Northrop F5-B voor tijdens een reeks acrobatiën.

Niettegenstaande het betrokken weer, zijn de toeschouwers op Melsbroek toch getuige geweest van de macht die het luchtwezen in onze huidige tijd vertegenwoordigt. Een macht die gesteund wordt door een reeks uiterst bekwame mensen die hun streven naar perfectie nooit opgeven.

Tenslotte dienen we ook nog de Italiaanse Frecce Tricolore, bestaande uit negen Fiat G-91 toestellen - een slank en aantrekkelijk vliegtuig - te vermelden. Leider was kapitein Vittorio Cumine.

Dat de Belgische Luchtmacht bijzonder fier is over haar laatste aanwinst nl. de bi-sonische F-104G, bewees het slot van de meeting waarbij twaalf dergelijke toestellen in gesloten formatie de duizendkoppige menigte overvlogen.

**Met weemoed denken wij terug aan de tijd dat het publiek waardering opbracht voor de schoonheid en het prestige van het vliegwezen, en zich veel minder bezig hield met het geluid dat wordt voortgebracht; na 1964 zijn er nog andere gelegenheden geweest waarbij de eensgezindheid kon vastgesteld worden tussen de burgerlijke en militaire gebruikers van Melsbroek; niet later dan in 1992, tijdens de "Open Door" van de 15 Wing; ... zelfs als de dichtheid van het burger luchtverkeer niet meer te vergelijken valt met wat dit was in 1964 ! Helaas, het schijnt dat "met de tijd die gaat, alles vergaat ..." (Léo Ferré).**

## Dropping

Les sauts des para-commandos restent toujours aussi passionnantes. Cette fois ce fut à partir de dix Fairchild C-119, les prénommés 'Flying Boxcar'. Le spectacle du décollage de ces lourdauds avec leur double queue typique reste impressionnant. Nous nous demandons d'ailleurs s'ils ne seront pas bientôt remplacés par les Lockheed C-130 Hercules, un turbo-propulseur qui fut récemment présenté à des journalistes d'aviation belges, et qui était également présent à l'exposition statique du meeting de Melsbroek. Cet appareil permet une bien plus grande vitesse et possède un rayon d'action appréciable.

En ce qui concerne le vol en formation, il faut signaler la 'Patrouille de France' et ses six Fouga Magister ; l'adjudant Roger se fit particulièrement remarquer. Ils exécutèrent des figures inédites, telle qu'une formation dans laquelle trois avions volent sur le dos. Immédiatement après eux vint la démonstration d'un Mirage III français bisonique.

Une des vedettes du meeting fut pour sûr le pilote américain Bud Evans ; il présentait le nouveau chasseur Northrop F5-B dans une série d'acrobatis.

Malgré le temps couvert, les spectateurs furent néanmoins témoins de la puissance que représente aujourd'hui l'aviation. Puissance mise en valeur par quelques hommes exceptionnellement doués toujours soucieux de la perfection.

Finalement nous tenons aussi à signaler la patrouille acrobatique italienne, les 'Frecce Tricolori', composée de neuf Fiat G-91, un avion racé et séduisant. Le leader en était le capitaine Vittorio Cumine.

Le meeting se clôtra par un survol en formation serrée de douze F104-G, soulignant ainsi à quel point la Force Aérienne est particulièrement fière de sa récente acquisition. »

G.K.

(Traduction d'un quotidien néerlandophone)

C'est avec nostalgie qu'on se souvient d'un temps où le public appréciait la beauté et le prestige de l'aviation, se préoccupant beaucoup moins du bruit qu'elle occasionne ; après 1964, il y eut d'autres occasions encore de constater l'entente qui régnait entre 'occupants' civils et militaires de Melsbroek ; pas plus tard qu'en 1992, lors de l'Open Door du 15 Wing ;...même si la densité du trafic civil n'avait plus rien de comparable avec ce qu'elle était en 1964 !

Hélas, il semblerait qu' « Avec le temps va, tout s'en va... » (Léo Ferré).

# OPSTAND !

(Met de welwillende toelating van de auteur,  
André Van Haute)

## Kongo 1960

In tegenstelling tot wat er in veel andere koloniale mogendheden gebeurde na de Tweede Wereldoorlog, werd België in het toenmalig "Belgisch Kongo" (het latere Zaïre, en nadien Democratische Republiek Congo) niet geconfronteerd met ernstige politieke problemen, noch met lokale opstanden. Het land beschikte over een kleine, lokale verdedigingsstrijdkracht: de "Force Publique" (FP), samengesteld uit Kongolezen onder bevel van Belgische officieren. Zij beschikten over een kleine luchtcomponent, met voornamelijk lichte transport-en verbindingstoestellen, maar zonder offensieve mogelijkheden. De bemanningen en een gedeelte van het technisch personeel waren Belgen.

Op 29 oktober 1953 begon men te vliegen in de grote vliegschool in Kamina (provincie Katanga, gekend als Shaba). Hoewel de basis officieel operationeel verklaard werd op 21 december 1953, toen er 55 North American Harvards klaar waren, duurde het nog tot eind augustus 1954 voor de parking en de taxi-tracks klaar waren, zonder te spreken over andere faciliteiten. U moet ook weten dat deze basis intensief gebruikt werd door het Regiment Para-Commando voor zijn training in Kongo.

In 1954 werd er een "Search and Rescue" (SAR) flight opgericht, met twee Bristol Sycamore helikopters die door Fairchild C-119G Flying Boxcars van de 15e Transport Wing (gestationeerd in Brussel/Melsbroek) overgevlogen waren in juni. Een derde Sycamore

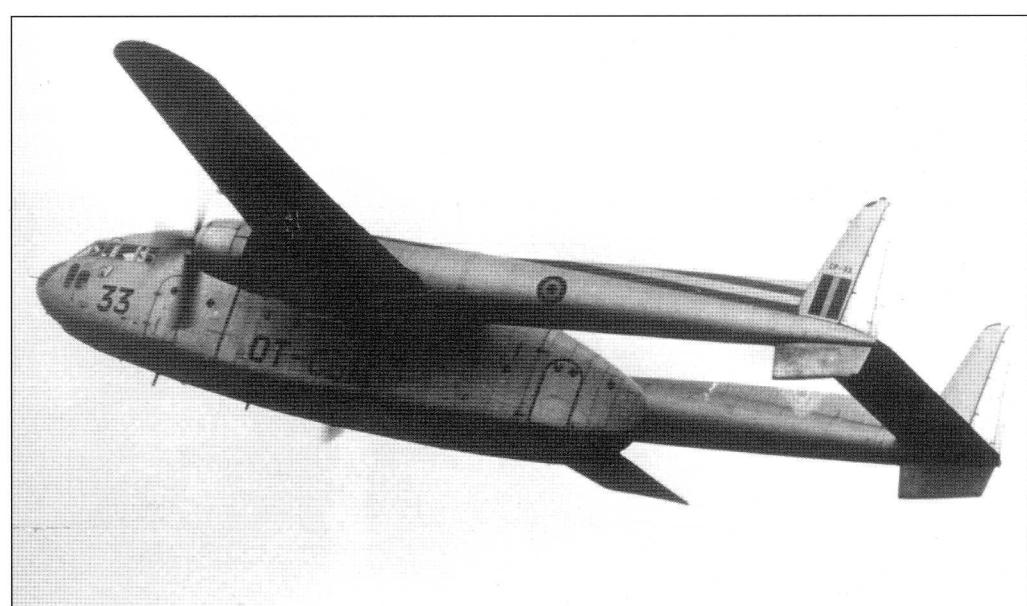
# INSURRECTION !

(Avec l'aimable autorisation de l'auteur,  
André Van Haute)

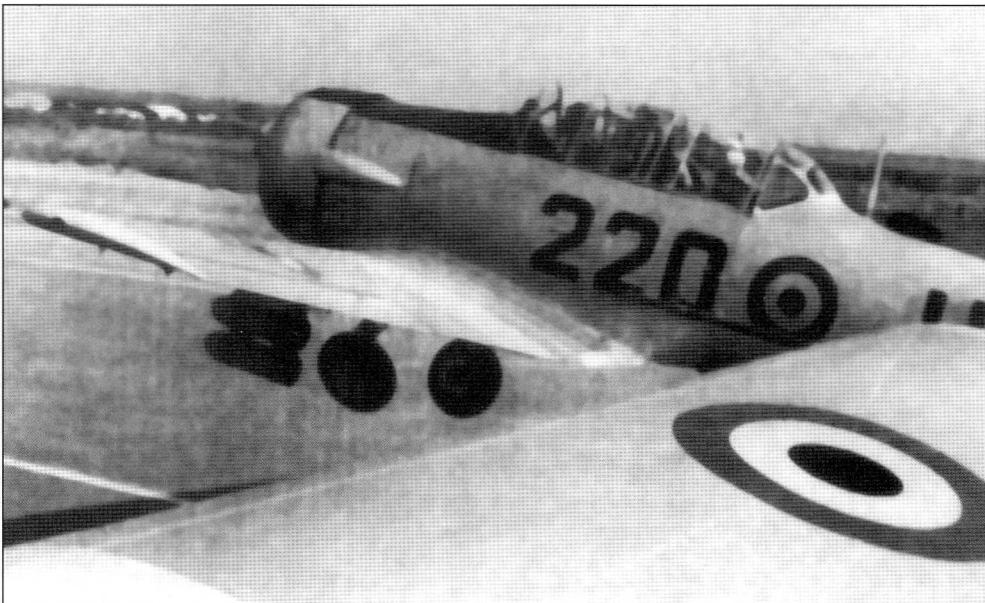
## Congo 1960

Contrairement à ce qui était arrivé à d'autres puissances coloniales après la deuxième guerre mondiale, la Belgique n'avait été confrontée, ni à de sérieux problèmes politiques, ni à des rébellions locales dans ce qui était à l'époque le Congo belge (devenu ensuite le Zaïre, et plus tard la République Démocratique du Congo). Le pays était doté d'une force de défense locale réduite connue sous le nom de Force Publique, constituée de Congolais sous le commandement d'officiers belges. Cette force comprenait un modeste élément aérien, équipé essentiellement d'avions de transport et de communication légers, sans aucune capacité offensive. Les équipages et une partie du personnel technique étaient des Belges.

Le 29 octobre 1953, une imposante école de pilotage avait commencé à fonctionner à Kamina, dans la province du Katanga (Shaba). Equipée de 55 North American Harvards (T6), il fallut attendre jusqu'en août 1954 avant que parkings et 'taxi-tracks' soient achevés, sans oublier d'autres facilités. A remarquer que la base était également utilisée intensivement par le Régiment Para-Commando pendant son entraînement au Congo. Un Flight de Recherche et Sauvetage (SAR, 'Search and Rescue') était opérationnel en 1954, avec l'arrivée, en juin, de deux hélicoptères Bristol Sycamore, transportés de Melsbroek par des Fairchild C-119-G



C-119 "Flying Boxcar"



*Le Harvard H220 au décollage avec armement*

*De Harvard H220 bij het opstijgen met bewapening*

kwam toe in het begin van 1955.

Ondertussen werkte men verder aan een tweede landingsbaan, die sinds mei 1956 operationeel is. In datzelfde jaar werden er drie Douglas DC-3 "Dakota" permanent afgedeeld door de 15e Wing van Melsbroek (een vierde volgde later).

Om de strategisch gelegen haven van Matadi te verdedigen, werd er een basis van de zeemacht opgericht in Kitona (BAKI - Base Kitona), nabij het estuarium van de Kongostroom. Op deze basis was er eveneens een vliegveld, bruikbaar voor logistieke steun aan Kamina (BAKA - Base Kamina), op 926 NM (1.490 Km) ervan verwijderd.

### **De Harvards worden bewapend**

Ondertussen wijzigde het politiek toneel in Afrika zeer snel: bevrijdbewegingen ontstonden in sommige landen, en in Algerije werd een echte oorlog uitgevochten. Een van de vliegtuigtypes die de Fransen veel gebruikten tegen deze opstandelingen was de North American T-6 of "Harvard". De "Armée de l'Air" had dit vliegtuig voorzien van twee "gunpods" onder de vleugels, elk met twee 0.30 inch (7.62 mm) AA52 mitrailleurs. Onder elke vleugel van deze toestellen konden er drie "High Velocity Armour Piercing" (HVAP) raketten opgehangen worden, met SNEB-type 140 of 161 explosieve lading.

Om niet verrast te worden besliste de Belgische regering in 1957 eveneens enkele Harvards van Kamina op gelijkaardige wijze uit te rusten, en een proefopstelling werd uitgevoerd in mei 1958 in de SIPA werkplaatsen te Villacoublay (Frankrijk); het proefvliegtuig was de H-220.

Oorspronkelijk moesten er 12 toestellen bewapend worden, om hiermee drie "Fire Assistance Flights" (Flight Appui Feu - FAF) te vormen. Dit aantal werd later

'Flying Boxcars' du 15e Wing. Début 1955, un troisième Sycamore complétait la flotte. Pendant ce temps se poursuivaient les travaux de construction d'une deuxième piste, mise en service à partir de mai 1956. Cette même année, trois C-47 (DC-3) Dakota, provenant du 15e Wing, y étaient détachés de façon permanente, rejoints plus tard par un quatrième avion.

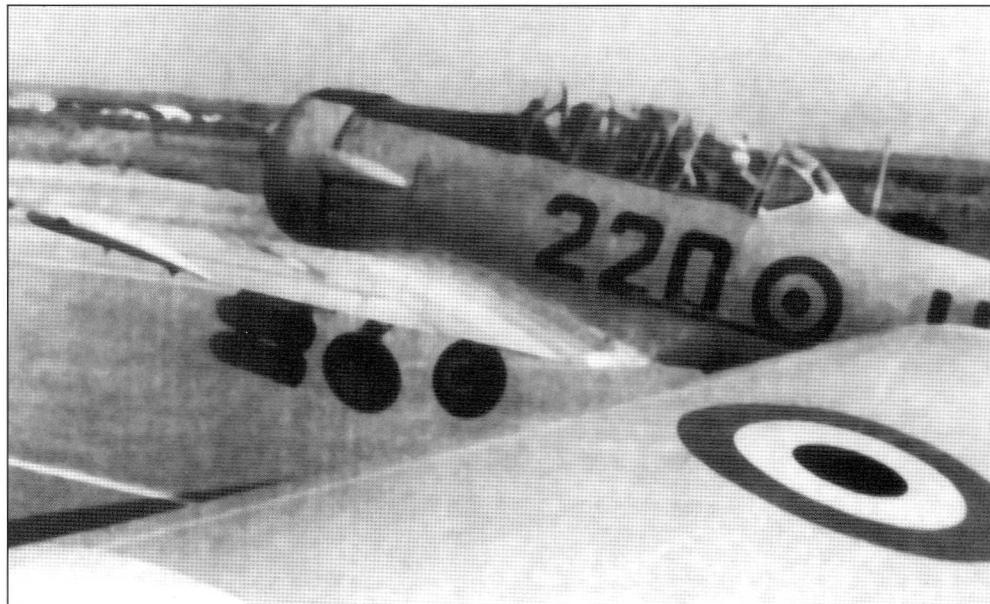
Dans le but de protéger la position stratégique du port de Matadi, une base navale fut édifiée à Kitona (BAKI, base Kitona), à proximité de l'estuaire du fleuve Congo. Elle était pourvue d'un aérodrome pour le confort du support logistique de Kamina (BAKA, base Kamina), distante de 1490 kms.

### **Armement des Harvards**

A cette époque, la scène politique africaine subissait des changements rapides ; dans quelques pays, des mouvements de libération avaient vu le jour, et la guerre s'était installée en Algérie. Contre l'insurrection, les Français y avaient mis en oeuvre des Harvard en grand nombre ; utilisés par l'Armée de l'Air, ces avions étaient équipés de deux nacelles ('gunpod') sous les ailes, chacune pourvue de deux mitrailleuses 0.30 inch (7.62 mm), modèle AA52. Ils pouvaient également emporter sous chaque aile trois roquettes HVAP (High Velocity Armour Piercing, anti-blindage).

En 1957, pour éviter d'être surpris, le gouvernement belge avait décidé d'équiper de façon similaire quelques Harvard de Kamina, et des essais d'installation avaient eu lieu en mai 1958 chez SIPA à Villacoublay ; l'avion utilisé pour ce faire était le H-220.

La commande initiale concernait douze avions, armés pour constituer trois Flights d'Appui Feu (FAF) ; elle fut étendue plus tard à seize avions. A l'exception du H-220, tous les autres Harvard furent équipés de leur armement à BAKA ; le commandant du SAR, le com-



*Le Harvard H220 au décollage avec armement*

*De Harvard H220 bij het opstijgen met bewapening*

kwam toe in het begin van 1955.

Ondertussen werkte men verder aan een tweede landingsbaan, die sinds mei 1956 operationeel is. In datzelfde jaar werden er drie Douglas DC-3 "Dakota" permanent afgedeeld door de 15e Wing van Melsbroek (een vierde volgde later).

Om de strategisch gelegen haven van Matadi te verdedigen, werd er een basis van de zeemacht opgericht in Kitona (BAKI - Base Kitona), nabij het estuarium van de Kongostroom. Op deze basis was er eveneens een vliegveld, bruikbaar voor logistieke steun aan Kamina (BAKA - Base Kamina), op 926 NM (1.490 Km) ervan verwijderd.

### **De Harvards worden bewapend**

Ondertussen wijzigde het politiek toneel in Afrika zeer snel: bevrijdingsbewegingen ontstonden in sommige landen, en in Algerije werd een echte oorlog uitgevochten. Een van de vliegtuigtypes die de Fransen veel gebruikten tegen deze opstandelingen was de North American T-6 of "Harvard". De "Armée de l'Air" had dit vliegtuig voorzien van twee "gunpods" onder de vleugels, elk met twee 0.30 inch (7.62 mm) AA52 mitrailleurs. Onder elke vleugel van deze toestellen konden er drie "High Velocity Armour Piercing" (HVAP) raketten opgehangen worden, met SNEB-type 140 of 161 explosieve lading.

Om niet verrast te worden besliste de Belgische regering in 1957 eveneens enkele Harvards van Kamina op gelijkaardige wijze uit te rusten, en een proefopstelling werd uitgevoerd in mei 1958 in de SIPA werkplaatsen te Villacoublay (Frankrijk); het proefvliegtuig was de H-220.

Oorspronkelijk moesten er 12 toestellen bewapend worden, om hiermee drie "Fire Assistance Flights" (Flight Appui Feu - FAF) te vormen. Dit aantal werd later

'Flying Boxcars' du 15e Wing. Début 1955, un troisième Sycamore complétait la flotte. Pendant ce temps se poursuivaient les travaux de construction d'une deuxième piste, mise en service à partir de mai 1956. Cette même année, trois C-47 (DC-3) Dakota, provenant du 15e Wing, y étaient détachés de façon permanente, rejoints plus tard par un quatrième avion.

Dans le but de protéger la position stratégique du port de Matadi, une base navale fut édifiée à Kitona (BAKI, base Kitona), à proximité de l'estuaire du fleuve Congo. Elle était pourvue d'un aérodrome pour le confort du support logistique de Kamina (BAKA, base Kamina), distante de 1490 kms.

### **Armement des Harvards**

A cette époque, la scène politique africaine subissait des changements rapides ; dans quelques pays, des mouvements de libération avaient vu le jour, et la guerre s'était installée en Algérie. Contre l'insurrection, les Français y avaient mis en oeuvre des Harvard en grand nombre ; utilisés par l'Armée de l'Air, ces avions étaient équipés de deux nacelles ('gunpod') sous les ailes, chacune pourvue de deux mitrailleuses 0.30 inch (7.62 mm), model AA52. Ils pouvaient également emporter sous chaque aile trois roquettes HVAR (High Velocity Armour Piercing, anti-blindage).

En 1957, pour éviter d'être surpris, le gouvernement belge avait décidé d'équiper de façon similaire quelques Harvard de Kamina, et des essais d'installation avaient eu lieu en mai 1958 chez SIPA à Villacoublay ; l'avion utilisé pour ce faire était le H-220.

La commande initiale concernait douze avions, armés pour constituer trois Flights d'Appui Feu (FAF) ; elle fut étendue plus tard à seize avions. A l'exception du H-220, tous les autres Harvard furent équipés de leur armement à BAKA ; le commandant du SAR, le com-

opgetrokken tot zestien. Met uitzondering van het proefvliegtuig (H-220) werden alle andere Harvards in BAKA uitgerust met hun bewapening. De "CO" van de SAR Flight (Kommandant Goosse) werd er tevens "CO" van de FAF.

## De Harvards overvlogen geregeld de "hot spots" om de blanke bevolking gerust te stellen

In 1959 braken er op sommige plaatsen in de kolonie opstanden uit, en om snel verdedigstroepen ter plaatse te kunnen brengen werden er dat jaar permanent zes C-119G Flying Boxcars in Kongo gestationeerd. De Harvards overvlogen geregeld de "hot spots" om de blanke bevolking gerust te stellen. Vanaf februari 1960 werd er een aantal vrijwillige piloten, afkomstig uit Jacht- of Jager-Bommenwerpers Smaldelen, afgedeeld naar de kolonie om er de FAF te bemannen. Verschillende bronnen melden dat er reeds in februari 1960 bewapende Harvards rondvlogen, waaronder H-15 en H-202. Ondertussen, na de "Ronde Tafel" conferentie van 20 januari 1960 (met Belgische autoriteiten en vertegenwoordigers van de toekomstige Congolese regering in het Congrespaleis te Brussel), was er besloten Congo de onafhankelijkheid te verlenen op 30 juni 1960. Bij toeval kwam, in januari, eveneens de eerste van 18 Potez-Fouga Magister jet trainers toe te Kamina in het laadruim van de C-119 CP-32.

Slechter nieuws was dat van de fatale crash, op 31 maart 1960, van de Sycamore B-1 "OT-ZKA" op Kamina. Het toestel was opgestegen en won hoogte, toen de hoofdrotor afbrak: de helic和平 stortte neer als een baksteen en de bemanning en een pasagier vonden hierbij de dood. In mei werden vier Harvards opgeëist om luchtsteun te verlenen aan eenheden van de FP, nadat er onlusten waren uitgebroken in Madimba. Eeen week voor de onafhankelijkheid werd er een bewapende Harvard flight afgedeeld naar BAKI, bestaande uit vier vliegtuigen met Kapt Georges ("Jo") d'Hert als bevelhebber, vier

mandant Goosse, devint également le commandant du Flight Appui Feu.

## Survol de points névralgiques

En 1959, des émeutes avaient eu lieu dans quelques localités de la colonie ; afin d'assurer l'intervention rapide de forces de défense, six C-119 furent stationnés de façon permanente au Congo. Pour rassurer la population blanche, les Harvard effectuaient de fréquents survols de certaines zones sensibles. A partir de février 1960, des pilotes volontaires, issus d'escadrille de combat en Belgique, furent détachés dans la colonie pour étoffer les

FAF ; à partir de ce moment des Harvard armés survolèrent le pays, entre autres les H 15 et H 202.

En janvier 1960, une 'table ronde', réunissait les autorités belges et des représentants du futur gouvernement congolais au Palais des Congrès à Bruxelles ; elle avait débouché sur la décision d'accorder l'indépendance au Congo à la date du 30 juin. Pure coïncidence, ce même mois de janvier arrivait à Kamina le premier des 18 avions-



**Formation de Harvards**  
**Formatie Harvards**

école Fouga Magister, transporté à bord du C-119 CP32.

Plus tragique fut l'accident du Sycamore OT-ZKA le 31 mars 1960. Ayant décollé de Kamina et prenant de l'altitude, une pale du rotor se brisa, et l'hélicoptère chuta comme une brique, entraînant la mort de l'équipage et d'un passager.

En mai, quatre Harvard furent requis pour fournir du support aérien à la Force Publique lors de troubles à Madimba. Une semaine avant l'indépendance, un 'flight' d'Harvard armés fut détaché à BAKI ; il se composait de quatre avions et était commandé par le Capitaine Georges 'Jo' d'Hert qui disposait de quatre autres pilotes et de six mécaniciens. Leur tâche principale consistait en vols de reconnaissance au-dessus du Bas-Congo, et à remonter le moral des résidents belges et autres européens en survolant leurs plantations.

***Embarquement d'un Harvard à bord d'un C-119******Een Harvard wordt in een C-119 geladen***

piloten en zes mechaniekers. Ze moesten voornamelijk verkenningsvluchten uitvoeren boven het gebied van beneden Kongo, en het moraal van Belgische en andere Europese kolonialen hooghouden door over hun plantages te vliegen.

**Onrust en opstanden**

Er mocht verwacht worden dat de officiële receptie van 30 juni 1960, waaraan de Belgische Koning Boudewijn en Joseph Kasavubu, President van de nieuwe staat, deelnamen, de gespannen toestand zou bedaren. Maar na een uitdagende toespraak van Patrice Lumumba, de Eerste Minister, braken er rellen uit in verschillende wijken van de hoofdstad, Leopoldstad (Kinshasa). Er was eveneens een latente toestand van onrust bij de lokale verdedigingsstrijdkrachten, die hun Belgische officieren kwijt wilden, die een hoger salaris ontvingen. Zo brak er, op 5 juli 1960, een open rebellie uit in gedeelten van de 4de Brigade. Ze bemachtigden wapens en munitie. Deze opstand verspreidde zich snel over heel het garnizoen van Leopoldstad. De nieuwe regering was niet bij machte ze in te tomen, en de toestand verergerde zienderogen. In het ganse land vielen blanken ten prooi van de rebellen, met onder meer incidenten in Thuisstad, Inkisi en Madimba.

***Para-commandos en attente d'embarquer******Para-commando's wachten om in te stijgen*****Troubles et émeutes**

On aurait pu espérer un désamorçage de la situation à l'occasion de la réception officielle du 30 juin, en présence du Président du nouvel état, Joseph Kasavubu, et du Roi Baudouin ; mais à la suite d'un discours virulent du Premier Ministre, Patrice Lumumba, des émeutes se déclenchèrent en différents endroits de la capitale, Léopoldville (Kinshasa). De plus une agitation latente était présente au sein de la Force Publique dont les hommes voulaient se débarrasser de leurs officiers belges, qui bénéficiaient d'un salaire plus élevé. Le 5 juillet 1960, une rébellion ouverte éclatait au sein de la 4e Brigade qui détenait des armes et des munitions. Très vite, l'émeute se répandit dans toute la garnison de Léopoldville ; le nouveau gouvernement n'avait



In Brussel ondernam de Eerste Minister, Gaston Eyskens, stappen om de Belgen en andere buitenlanders te beschermen. Belsche strijdkrachten in België en in Duitsland werden in paraatheid gebracht en Generaal Geysen, Bevelhebber van de COMETRO (Forces Métropolitaines du Congo) bracht zijn troepen in Kamina, Kitona en Banana op "emergency standby". In Melsbroek stond de 15e Wing eveneens op alarmstatus, en bijna alle vliegtuigen werden ter beschikking gesteld, inclusief het grootste gedeelte van de vloot van 26 C-119 die nog steeds in België waren, twee Douglas DC-4 en twee DC-6. Op dat ogenblik waren er reeds zes C-119 en zeven Dakota's in Kongo.

De middelen om meer dan 7.000 manschappen met een gedeelte van hun uitrusting zo snel mogelijk van Europa

pas le pouvoir de la juguler, et la situation se détériora rapidement. Sur l'entièreté du territoire, les blancs souffraient d'exactions des rebelles ; ce fut le cas e.a. à Thysville, Inkisi et Madimba.

A Bruxelles, le Premier Ministre, Gaston Eyskens entreprit les démarches afin de protéger les Belges et autres résidents étrangers. Les forces armées belges en Belgique et en Allemagne furent mises sur pied d'alerte, et le général Geysen, commandant des Forces Métropolitaines au Congo (COMETRO), mit en alerte ses troupes à Kamina, Kitona et Banana. A Melsbroek, le 15e Wing de Transport fut également mis en "stand-by" : la majorité de sa flotte était disponible, y compris le plus grand nombre des 26 C-119 encore en Belgique, 2 Douglas DC-4 et 2 DC-6. Six C-119 et sept Dakota



*Elisabethville  
(Lubumbashi), 10-7-60*

*Elisabethstad  
(Lubumbashi), 10-7-60*

naar Kongo over te brengen waren echter beperkt, en de opdracht kon enkel tot een goed einde gebracht worden dankzij de SABENA (Belgische nationale luchtvaartmaatschappij), en later zelfs van veel andere luchtlijnen. Bovendien werd het vliegveld van Tripoli (Libië), wegens politieke verwikkelingen als gevolg van de opstand, gesloten voor de vliegtuigen van de Belgische Luchtmacht vanaf 9 juli 1960. Ook Kano (Nigeria) legde ons sommige beperkingen op. Om nogal evidente redenen was er geen interferentie vanwege de franssprekende gebieden.

De C-119 vlogen via Algiers, Aoulef, Douala en Kitona naar Kamina of Bangui wanneer de bestemming Usumbura was, in het Belgisch protectoraat van Ruanda-Burundi. Voor de vlucht heen en terug werden 50 vluchturen voorzien, en hierbij kwamen nog 100 uren voor de operaties in Kongo zelf. Om geen kostbare vlieguren te verspillen werden "ground crews" en

étaient déjà en place au Congo.

Les moyens nécessaires au déploiement rapide de plus de 7000 hommes et de leur équipement vers le Congo étaient limités, et la mission n'était réalisable qu'avec l'aide de la compagnie nationale, SABENA, et plus tard d'autres compagnies. De plus, des complications politiques résultant de la rébellion entraînèrent pour la Force Aérienne Belge l'interdiction d'utiliser l'aéroport de Tripoli (Lybie) à partir du 9 juillet, et des restrictions quant à l'accès de Kano (Nigeria). Pour des raisons évidentes, les territoires africains francophones n'interférèrent pas.

La route suivie par les C-119 passait par Alger, Aoulef, Douala, et ensuite Kitona, Kamina, ou Bangui si la destination était Usumbura au Ruanda-Burundi, alors protectorat belge. Un crédit de 50 heures de vol était alloué pour un aller-retour, auquel s'ajoutaient 100 heures

**Elisabethville,  
10-7-60; le  
15 Wing et  
SABENA prêts pour  
les opérations**

**Elisabethstad,  
10-7-60; de  
15e Wing en  
SABENA klaar voor  
de operaties**



onderdelen overgevlogen, zodat onderhoud en herstellingen te velde konden uitgevoerd worden. Men zegt dat het 20e Smaldeel al zijn beschikbare C-119 over vloog in 36 uren.

De rebellie kwam zo onverwacht, dat sommige reservisten van de para's lessen in bewapening kregen tijdens de vlucht naar Afrika. Van bij hun aankomst in Kongo moesten manschappen en materiaal vervoerd worden naar ongeveer 35 locaties in een grondgebied dat 80 maal groter is als België.

In Kamina werd, omwille van de heersende noodtoestand, alle vliegtraining stopgezet vanaf 8 juli. De vlieginstructeurs werden ingedeeld bij een operationele sectie van de basis, terwijl de leerlingen lege plaatsen invulden die, na de vlucht van de plaatselijke verantwoordelijken, ontstaan waren bij de brandweer of andere secties van vliegveiligheid. De "Sectie Ops" was constant in verbinding met het Hoofdkwartier van COMETRO, maar ook met de verschillende detachementen van de transportsmaldelen, de vuursteun en de ondersteuningsvluchten. Elke morgen werd er een uitgebreide briefing gegeven over de vliegoperaties van de volgende dag.

Het Belgisch leger had een kleine verbindingssectie van de Para's, bemand met personeel met bewezen ervaring van luchttransportzendingen. Op dat ogenblik kon Kamina 34 Harvards van verschillende types inzetten, gaande van de T6-C's en T6-D's van de oorspronkelijke Belgische bestelling tot Mk.2A's (voordien van de Rhodesische Vliegschool in Bulawajo) en T6-F (Canadese versie, verbouwd door CCF, geleverd via het "Mutual Defence Aid Program"). Deze laatste vliegtuigen mochten echter onder geen enkel beding deelnemen aan gevechtsoperaties.

Er waren bewapende Harvards van de Base Flight beschikbaar, en andere bewapende toestellen waren ontplooid in Usumbura (Ruanda-Burundi) en Kitona. Kamina kon bovendien 18 CM-170 Magisters inzetten,

pour les opérations au Congo. Pour éviter un gaspillage d'heures de vol, le personnel technique et les pièces de rechange étaient également emportés, afin d'effectuer la maintenance sur place. On rapporte que la 20e Escadrille déploya tous ses C-119 disponibles en 36 heures.

La rébellion avait été si inattendue que certains réservistes des unités para-commandos reçurent leurs instructions pendant le vol vers l'Afrique. Une fois arrivés au Congo, les hommes et équipement devaient être transportés vers 35 sites, sur un territoire équivalent à 80 fois la Belgique. A cause de l'état d'urgence, l'instruction en vol à Kamina fut suspendue à partir du 8 juillet 1960. Les moniteurs furent intégrés dans une section opérationnelle de la base, tandis que les élèves occupèrent les postes abandonnés par les 'locaux' dans les sections anti-feu et autres fonctions de sécurité aérienne.

La section 'Ops' était en contact permanent avec le quartier général de COMETRO, ainsi qu'avec les différents détachements de transport et l'appui-feu. Un briefing approfondi se tenait chaque soir à propos des opérations en vol du lendemain.

L'armée belge avait une section para de liaison, constituée de personnel expert en transport aérien. A présent, Kamina pouvait mettre en oeuvre 34 Harvard de différents types, allant des T6-C et T6-D de la commande initiale jusqu'au Mk2A mis en oeuvre auparavant par l'école d'entraînement en vol de Rhodésie à Bulawajo, et des T6-H canadiens, reconditionnés par CCF et acquis par le biais du MDAP (Mutual Defense Aid Program). Ces derniers ne pouvaient en aucun cas prendre part aux opérations. Les Harvard armés du Flight de Base étaient disponibles, et d'autres flights armés étaient stationnés à Usumbura et à Kitona. Kamina pouvait également mettre en oeuvre 18 CM-170 Fouga Magister, dont certains devaient être armés de deux mitrailleuses dans le nez.

waarvan meerdere uitgerust werden met twee machinegeweren in de neus.

## Begin van de operaties - Gijzelaars van IMMO Kasai

Men kan stellen dat de eigenlijke vliegoperaties gestart zijn op 8 juli 1960. Men zou een boek kunnen schrijven indien men elke operatie wilde vermelden die gedurende die maanden van onrust uitgevoerd werd, daarom beperken wij ons hier tot de meest belangrijke. Op 8 juli 1960 stiegen een gemengde formatie van C-119 en Dakota's op van Kamina om 05:40 U. De bestemming was N'Djili, en aan boord leden van een Para bataljon. Vermits de vliegtuigen verschillende kruissnelheden hadden, werden er twee formaties gevormd: RELAX (met Boxcars CP-19, CP-33, CP-35 en CP-37) en FORMIC (met Dakota's K-1, KP-8, K-13 en K-40). (Belgische Dakota's hadden over het algemeen de kenletters K-, maar enkele hadden een bijkomende kenletter om andere mogelijkheden te benadrukken: KP- voor een toestel dat eveneens fotografische opdrachten kon uitvoeren. n.v.r.). Er was afgesproken dat, zodra de formatie geland was, de DC-6 KY-2 van het 21e Smaldeel zou volgen.

Vanaf de start liep het verkeerd: CP-33 had technische problemen, en kon pas om 09:10 U opstijgen. Gelukkig was de Staf van het Bataljon aan boord van de CP-37. Om 07.46 U ontving de leider van de formatie een lakoniek bericht van de basis: de vliegtuigen mochten de hoofdstad niet overvliegen, en moesten gaan landen in Kitona, dat nog steeds onder Belgische controle stond. 's Anderendaags kregen de Para's versterking met een DC-4 van het 21e Smd van Melsbroek. Een C-119 van dezelfde basis werd gediverted naar Kamina.

Vier Dakota's, geleid door Lt Kol Kreps stegen op van Kitona, zeer vroeg in de morgen van 10 juli om het vliegveld van Elisabethstad (Lubumbashi) bij verrassing in te nemen. Het eerste vliegtuig (Dakota KP-4 van

## Début des opérations – Hotages d'IMMO Kasai

Le 8 juillet 1960 commencèrent effectivement les opérations en vol. Il faudrait un livre pour décrire toutes les missions effectuées durant ces mois de troubles ; nous ne pouvons que citer les plus importantes. Le 8 juillet, une formation mixte de C-119 et de Dakota décolla de Kamina à 5h40, à destination de l'aérodrome de N'Djili, transportant des hommes du bataillon para. Etant donné que ces avions avaient des vitesses de croisière différentes, deux formations furent constituées, 'Relax' étant celle des C-119 (CP19, CP33, CP35 et CP37), et 'Formic' celle des Dakota (K1, KP8, K13 et K40). Les C-47 Dakota belges étaient immatriculés K-n°, mais le préfixe K était quelquefois complété par une deuxième lettre pour identifier un rôle particulier ; ainsi 'KP' désignait la capacité photographique de l'avion. Il avait été convenu qu'après l'atterrissement de la formation, le DC-6 KY2 de la 21e Escadrille suivrait.

Dès le départ commençaient les ennuis : le CP33 avait des problèmes techniques qui retardèrent son décollage jusqu'à 9h10 ; heureusement, l'état-major du bataillon était à bord du CP37. A 7h46, le 'leader' de la formation reçut de la base un message laconique, lui signifiant que les avions n'étaient pas autorisés à survoler la capitale et devaient atterrir à



*Retour d'une mission en Harvard  
Terugkeer van een zending op Harvard*

Kitona qui était toujours sous contrôle belge. Le jour suivant les paras bénéficièrent de renfort sous forme d'un DC-4 de la 21e Escadrille à Melsbroek. Un C-119 de la même base était dérouté vers Kamina. Quatre Dakota 'leadés' par le Lieutenant-Colonel Kreps quittaient Kitona aux premières heures du 10 juillet afin de 'prendre' l'aérodrome d'Elisabethville (Lubumbashi) par surprise. Le décollage eut lieu à 2h20 et le premier en vol fut le Dakota KP4 de l'Adjudant Devisscher, suivi par le KP8 du Commandant Mollet ; suivaient le C-119 CP13 du Capitaine Vingerhoets, le CP40 du Lieutenant Haderman, le DC-4 KX1 du Lieutenant Fraipont et le

Adjudant Devisscher) steeg op om 02.20 U, gevolgd door de KP-8 van Cdt Mollet, C-119 CP-13 van Kapt Vingerhoets, CP-40 van Lt Haederman, DC-4 KX-1 van Lt Fraipont en DC-6 KY-1 van Cdt Haemers. Ze werden gevolgd door 2 DC-4 van SABENA. Gelukkig werd het vliegveld nog steeds gecontroleerd door de burgers, en de hele formatie kon landen zonder gehinderd te worden. Vrouwen en kinderen werden ingescheept, en overgevlogen naar Kamina waar de Officiers Mess omgevormd was als ontvangstcentrum.

Diezelfde dag ontvingen de vier Flying Boxcars van de "RELAX" formatie (nog steeds in Kitona) de opdracht voor een dringende zending. Een groot aantal burgers, die hun heil gezocht hadden in de gebouwen van IMMO Kasai werd er omsingeld door een opgehitste menigte opstandelingen in Luluabourg (Kananga). Ondertussen landde er een Haviland Dove van de FP met onderhandelaars aan boord. Ze seinden naar de aanvliegende Belgische formatie dat zij onmogelijk zouden kunnen landen, vermits het vliegveld in handen van de opstandelingen was. Ondertussen werden de DC-4 en DC-6 van de Belgische Luchtmacht en van SABENA, die op weg waren naar de plaats van het onheil, terug geroepen door de C-119 CP-37 die, hoog boven Kamina vliegend, fungeerde als vliegende commando post.

Nadat "RELAX formation" om 14:15 U het 1e Para Bataljon van Cdt Zeller had ingeladen, stegen zij op, gevolgd door de Dakota's van "FORMIC".

C-119	CP19	Capt Migliavacca
	CP31	Adj Velghe
	CP35	Lt Bruneel
	CP37	Capt Terryn (command post)
	CP40	Lt Haderman
Dakota's	K1	Lt Kol Kreps
	KP4	Adj Devisscher
	KP8	Capt Mollet
	K40	Capt Vingerhoets

Omdat het te gevaarlijk was om de ontzettingsstrijdkracht op het vliegveld te droppen, namen de vliegtuigen een "trail formation" in, om zo gemakkelijker te kunnen manoeuvreren terwijl zij naar een geschikte dropping zone (DZ) zochten. Ze vermeden het vliegveld, dat ze vanuit het zuiden naderden, en stuurden naar het noord-oosten van het centrum van de stad. Daar vonden ze een zone, ter grootte van een voetbalveld, ideaal gelegen in een kleine vallei, op slechts 1 mijl (1.6 Km) van het gebouw van IMMO-Kasaï. Invliegend vanuit 180 graden, op een drop hoogte van 900 ft (247 m) en met 30 seconden interval tussen de vliegtuigen sprongen de manschappen van Cdt Zeller boven die DZ. Er waren vier "runs" nodig voor allemaal iedereen aan de grond was. Ondertussen vloog er een formatie Harvards over de stad en de belegerde gijzelaars om zo een afleidingsmanoeuvre te creëren, en het

DC-6 KY1 du Commandant Haemers, suivis de deux DC-4 SABENA. Heureusement, l'aérodrome était toujours sous contrôle civil et toute la formation put se poser sans difficulté. Femmes et enfants furent embarqués et transportés vers Kamina, où le mess officiers avait été aménagé en centre d'accueil. Le même jour, les quatre 'Flying Boxcar' de la formation 'Relax', toujours à Kitona, reçurent un avertissement pour une mission d'urgence. A Luluabourg (Kananga), un grand nombre de civils cherchant refuge dans l'immeuble d'IMMO Kasai avait été encerclé par une bande de rebelles excités. Entretemps atterrissait un De Havilland Dove de la Force Publique, ayant à son bord des négociateurs ; par radio il communiqua à la formation belge qu'un atterrissage était impossible, du fait que l'aérodrome était entre les mains des insurgés. Pendant ce temps là, Les DC-4 et DC-6 de la Force Aérienne Belge et de la SABENA, en route pour la destination 'à problèmes', étaient rappelés par l'équipage du C-119 CP37 qui servait de poste de commandement volant au-dessus de Kamina.

Après que la formation 'Relax' eut embarqué les paras du Commandant Zeiler à 14h15, elle décolla, suivie de la formation 'Formic' des Dakota.

C-119	CP19	Capt Migliavacca
	CP31	Adj Velghe
	CP35	Lt Bruneel
	CP37	Capt Terryn (command post)
	CP40	Lt Haderman
Dakota	K1	LtCol Kreps
	KP4	Adj Devisscher
	KP8	Capt Mollet
	K40	Capt Vingerhoets

Le largage de la force de secours sur l'aérodrome étant trop risqué, les avions se mirent en file indienne afin de manoeuvrer plus facilement à la recherche d'une zone de largage (DZ, dropping zone) adéquate. Evitant de survoler l'aérodrome, ils approchèrent du sud en direction du nord-est du centre ville ; dans une petite vallée fut trouvée une zone de la dimension d'un terrain de football, et située idéalement à 1.6 km de l'immeuble d'IMMO Kasai. Venant du sud, à une altitude de 900 pieds (274 m), les hommes du Cdt Zeiler sautèrent dans un intervalle de 30 secondes. Quatre passages furent nécessaires avant que tous soient au sol. Pendant ce temps, une formation de Harvard survolait la ville et les otages assiégés, afin de créer une diversion et de leur remonter le moral. Après la surprise initiale, les insurgés firent sporadiquement feu à partir de jeeps et d'autres véhicules ; un avion belge fut endommagé.

Les C-119 remirent le cap vers la base, excepté le CP37, poste de commandement volant, qui dirigeait les Dakota dans leur approche. Les deux derniers avions, à bord desquels se trouvait de l'approvisionnement, vinrent de l'est afin d'éviter les tirs pendant leur passage à basse



**Expatriés débarquent du DC-6 KY2 à Melsbroek  
Uitgeweken burgers stappen uit de DC-6 KY2 te Melsbroek**

moraal hoog te houden. Na de initiële verrassing open- den de opstandelingen sporadisch het vuur vanop jeeps of andere voertuigen. Een Belgisch vliegtuig werd beschadigd.

De Flying Boxcars keerden terug naar de basis, met uitzondering van CP-37 die -nog steeds als vliegende commando post- de Dakota's naar hun "run-in" leidde. De laatste twee vliegtuigen, die bevoorrading aan boord hadden, kregen de opdracht in te vliegen in de richting 090 om aldus grondvuur te vermijden tijdens hun "low pass". Om de juiste richting aan te duiden voor de gelande para's, werd het gebouw dat moet bevrijd wor- den nogmaals overvlogen: de bemanning zag de gijze- laars zeer duidelijk, alsook het SOS signaal op het dak. Bij valavond waren zowel de stad als de weg naar het vliegveld bevrijd van de opstandelingen. De volgende dag organiseerde SABENA een airlift om de gijzelaars naar de hoofdstad te vliegen, terwijl CP-33 (Kapt Van Bever) en CP-31 (Kapt Van Boxtael) voedsel en water aanvlogen voor de slachtoffers. Vermits er een drin- gende behoefte van vliegtuigbrandstof was in Kamina, brachten deze toestellen bevoorrading mee op hun terugvlucht. Op de basis verwachtte men een bewapende trein vanuit Port Franqui met de zo broodnodige fuel. Inmiddels werd elk vliegtuig verplicht zijn tanks volledig te vullen bij elke tussenlanding. In diezelfde periode werd Kdt Goosse van de SAR Flight van BAKA op "early morning stand-by" gezet om en red- dingsoperatie uit te voeren in Kabalo, op 90 minuten

altitude. Afin d'indiquer aux paras largués la direction à suivre, fut effectué un dernier survol de l'immeuble à libérer : les équipages pouvaient clairement distinguer les otages sur le toit, ainsi que leurs signaux S.O.S. Au crépuscule, la ville et la route vers l'aéroport avaient été évacuées par les insurgés.

Le jour suivant, la SABENA organisait un transport aérien afin d'amener les otages vers la capitale, tandis que le CP33 (Capt Van Bever) et le CP31 (Capt Van Boxtael) apportaient de la nourriture et de l'eau aux victimes.

Comme il y avait un besoin urgent de carburant-avion à Kamina, ces avions amenèrent du ravitaillement à l'occa- sion de leur vol de retour. La base attendait un train armé en provenance de Port-Franqui ; il transportait le carburant tellement nécessaire. Un ordre général prescrivait que le plein des avions devait être fait au maxi- mum, où qu'ils atterrissent. Au même moment, le Cdt Goosse du Flight SAR de BAKA était mis en alerte aux petites heures, pour une opération de sauvetage à Kabalo, à 90 minutes de vol de la base. Ici, la garnison était en pleine révolte et deux blessés graves avaient dû être évacués par air ; le Sycamore (hélicoptère) était armé d'une Bren servie par un paracommando, mais heureusement il ne fallut pas s'en servir. Les blessés furent transportés vers Manono, à l'ouest d'Albertville (Kalemie), et trans- férés à bord d'un Dakota en attente.

vliegen van de basis. Het garnizoen was er openlijk in opstand gekomen, en twee zwaargewonden moesten langs de lucht geëvacueerd worden. De Syccamore werd bewapend met een Brengun, bediend door een para, maar gelukkig moest het wapen niet gebruikt worden. De gewonden werden naar Manono gevlogen, ten westen van Albertstad (Kalemie), en aan boord gezet van een DC-3 die hen er opwachtte.

### CAS "Op aanvraag"

Van bij de start van de opstand werd duidelijk gemaakt dat offensieve luchtoptacties zoveel mogelijk vermeden moesten worden. De Belgische piloten mochten enkel terug vuren indien er eerst op hen geschoten werd. In de praktijk werd dit overgelaten aan het gezond verstand, en werden er veel levens gered door een prompte reactie vanuit de lucht. Op 11 juli werden er Magisters gestuurd vanuit Kamina om een trein te onderscheppen met opstandelingen van de FP die van Luluabourg (Kananga - Kasai) naar Elisabethstad (hoofdstad van de Katanga provincie) spoorden, een afstand van zowat 718 mijlen (1.156 Km). Het konvooi werd onderschept ten zuiden van Luena, op 111 mijlen (179 Km) van Kamina, en de trein werd beschadigd door mitrailleurvuur van de Magisters. Men wist dat er gijzelaars op die trein waren, en bijgevolg hadden de piloten opdracht gekregen hun aanvalsactie te beperken. Met een vernield lokomotief werd de trein tot staan gebracht, en meer was er niet nodig.

Meer vluchten werden ingezet om langs de spoorweg Luluabourg - Kamina te patrouilleren teneinde saboteurs af te schrikken. Diezelfde dag vlogen Harvards van de FAF van Kitona patrouilles van telkens twee vliegtuigen ter beveiliging van de industriële vestigingen in de omgeving van de haven van Matadi. Twee schepen van de Belgische Zeemacht - het troepentransportschip **Kamina**, en de mijnenveger **Lecointe**, hadden er troepen van het 12e Linie Regiment ontschept, en lagen voor anker in de marine basis van Matadi. Het Kongolese leger (de FP) bezetten in die omgeving de Redjaf barakken, en hun 20- en 40 mm luchtafweergeschut vormden een bedreiging voor de Belgen. Indien dit geschut het vuur zou openen, moesten ze vernietigd worden.

### Appui aérien 'à la demande'

Dès le début de l'insurrection, on avait fait comprendre clairement que des opérations aériennes offensives devaient être évitées autant que possible. Les pilotes belges ne pouvaient riposter que dans le seul cas où ils avaient d'abord subi un tir hostile. Dans la pratique, la décision était laissée au bon sens, et beaucoup de vies purent être épargnées grâce à des réactions adaptées. Le 11 juillet, les Fouga Magister de Kamina furent mis en oeuvre pour intercepter un train transportant des insurgés de la Force Publique de Luluabourg (Kananga) au Kasaï, à Elisabethville (Lubumbashi), capitale de la province du Katanga, distante de 1156 km. Au sud de Luena, à 179 km de Kamina, le convoi fut intercepté, et le train endommagé par le tir des mitrailleuses des Magister. Comme la présence d'otages à bord était connue, les pilotes avaient reçu l'ordre de ne pas 'insister'.

D'autres vols avaient été ordonnés afin de patrouiller le long du chemin de fer Luluabourg-Kamina, dans le but de dissuader toute tentative de sabotage.

Le même jour, les Harvard du Flight d'Appui Feu de Kitona effectuaient des patrouilles de deux avions afin de protéger la zone industrielle près du port de Matadi. Deux navires de la Force Navale Belge, le 'Kamina', transport de troupes, et le 'Lecointe', dragueur de mines, avaient débarqué les hommes du 12e Régiment de Ligne, et se trouvaient ancrés à la base navale de Matadi. Pas loin de là, étaient situées les barraques Redjaf de l'Armée Congolaise (FP, Force Publique) dont les batteries anti-aériennes de 20 et 40 mm constituaient une menace pour les Belges. S'il s'avérait qu'elles



Kapt d'Hert en 1st Sgt Depijpere vlogen boven Matadi, en stonden op het punt afgelost te worden door Lt de Changy en 1st Sgt de Brouwer, toen de Harvard van Depijpere plots geraakt werd door grondvuur. Hij moest een crashlanding uitvoeren. Gelukkig kon hij zijn toestel in Shimbi, het klein vliegveld van Matadi, aan de grond zetten. Het toestel vatte vuur, de piloot klom vlug uit de cockpit en ging zich verschuilen in het struikgewas. Zijn vrienden-piloten bleven boven hem rondcirkelen voor het geval dat de Kongolese artillerie het vuur zou openen op de schepen.

Depijpere hoorde het gebrom van hun motoren en liep snel naar zijn toestel om er zijn Very pistool (seinpistool) en enkele patronen uit te halen. Toen de Harvards hem opnieuw overvlogen vuurde hij één seinkogel af, maar dit werd aanzien als een truuk van de rebellen. Pas toen hij een tweede seinkogel afvuurde kwam De Brouwer boven zijn hoofd rondcirkelen. Als Flight Commander beval de Changy dat De Brouwer terug zou vliegen naar Kitona om er hulp te halen, terwijl hij verder over de plaats van de crash zou vliegen. *De Brouwer ging hoger vliegen en verwittigde Jo d'Hert, die er zich nog niet van bewust was dat hij zijn nummer twee kwijtgespeeld was. Nadat hij verwittigd was keerde De Brouwer terug en zag nog juist de Changy opstijgen\**. Opeens merkte de Changy op dat de rebellen de controletoren verlaten hadden, om naar de gestrande Harvard te rennen. Hij besloot te landen. Depijpere hoorde hem taxieën en liep, ondanks een pijnlijk rugletsel, 750 yards (700 meter) door het struikgewas. Juist toen de Changy klaar stond om terug op te stijgen, zag hij Depijpere in het midden van de landingsbaan, wild met de armen zwaiend. Hij taxiede naar hem toe, Depijpere klom aan boord en ze stegen op - nagestaard door de inboorlingen, zonder dat er een schot gelost was. *De reden hiervoor was de aanwezigheid van een andere Harvard in de omgeving. Na de landing vond men een aantal kogelgaten in de drie andere Harvards, wat aantoonde dat ze zwaar onder vuur werden genomen in Matadi\**. Dit voorval was de voorbode van de "Belgische" Combat Search and Rescue (CSAR).

Diezelfde dag werd *Jim Van Roy\** in het toestel van Lt de Changy (H-210), die op die dag niet meer vloog, omdat hij begrijpelijkwijzer erg onder de indruk was van het voorgaande, beschoten, terwijl hij op patrouille was langs de weg van Matadi naar de hoofdstad, boven het plaatsje Tumba. Hij viel er een Greyhound (gepansterd voertuig) aan, die hij vernietigde, alsook meerdere vrachtwagens van een verkenningseenheid van de "Hardy" barakken van Thijsville (Mbanza-Ngungu), die de zijde van de opstandelingen gekozen hadden.

Op 12 juli werd er een transportzending naar Elisabethstad ingezet. Tussen 09.00 en 09.11 stegen 11 transporttoestellen van "RELAX" en "FORMIC" op van BAKA. De zending werd echter plotseling afgebroken terwijl ze nog op weg waren. Voor een onbekende

ouvrant le feu, la consigne était de les neutraliser. Survolant Matadi, le Capitaine d'Hert et le Premier Sergent Depijpere étaient sur le point d'être relevés par le Lieutenant de Changy et le Premier Sergent De Brouwer, lorsque brusquement le Harvard de Depijpere fut touché par un tir du sol, ce qui le contraignit à atterrir d'urgence. Par chance, il put atterrir à Shimbi, le petit aérodrome de Matadi ; ayant le feu à bord, le pilote évacua rapidement et se réfugia dans la brousse. Ses collègues survolaient sa position, pour intervenir si l'artillerie congolaise ouvrirait le feu. Depijpere perçut le bruit des moteurs et se précipita vers son avion pour y prendre son pistolet Very (utilisé pour tirer des fusées de signalisation) et quelques cartouches. Il en tira une lors du passage des Harvard, ce qui fut interprété comme une astuce des rebelles. Lorsqu'il eut tiré une deuxième cartouche, De Brouwer vint au-dessus de sa position. En temps que commandant de flight, de Changy donna l'ordre à De Brouwer de rentrer à Kitona pour chercher de l'aide tandis qu'il continuait d'effectuer des cercles au-dessus du site de l'atterrissement. *De Brouwer prit de l'altitude et avertit Jo d'Hert qui ne s'était pas rendu compte de la situation de son ailier ; retournant vers le lieu de l'incident il avait encore pu observer le décollage de Changy.\**Celui-ci, voyant soudainement que les rebelles avaient quitté la tour de contrôle pour se diriger vers le Harvard 'descendu', prit la décision de se poser ; Depijpere l'avait entendu 'taxier' et courut 700m au travers de la brousse, malgré une vive douleur dans le dos. Alors que de Changy s'apprêtait à redécoller, il aperçut Depijpere sur la piste, faisant des gestes désespérés ; il retourna vers lui, Depijpere se hissa à bord et ils décollèrent. Les indigènes les suivaient des yeux, sans qu'un coup de feu soit tiré ; *la raison en était la présence d'un autre Harvard dans les environs.\**Cette 'opération'était le précurseur du 'Combat Search and Rescue' (CSAR), à la manière belge. Après l'atterrissement, on put observer de nombreux impacts de balles sur les trois Harvard rentrant de la patrouille de Matadi. de Changy, toujours sous le choc, ce qui était bien compréhensible, ne vola plus ce jour-là; mais *Jim Van Roy \**, à bord du Harvard H210 de de Changy, effectua encore une patrouille le long de la route de Matadi vers la capitale et dut subir le feu des rebelles au-dessus de Tumba. Il attaqua et détruisit un véhicule blindé 'Greyhound' et plusieurs camions appartenant à une unité de reconnaissance des 'Hardy Barracks' à Thysville (Mbanza-Ngungu) qui avait choisi le côté des mutins.

Le 12 juillet, une mission de transport fut organisée vers Elisabethville. De 9h à 9h11, onze avions des formations 'Relax' et 'Formic' décollèrent de BAKA, mais en vol la mission fut brusquement annulée ; pour une raison inconnue, les Dakota 'Formic' ne reçurent pas le message et poursuivirent leur route. Ils évacuèrent de nombreux civils qui furent ramenés à Kamina.

Au cours de ce vol et d'autres missions il était typique

reden ontvingen de Dakota's van "FORMIC" dit bericht echter niet.

Zij zetten de opdracht verder, en aldus evacueerden ze een aantal burgers die zij naar BAKA brachten.

Typisch voor deze vlucht, en ook van andere zendingen, was de frekwente interferentie van klandestiene radiozenders die de communicaties verstoorden. Een manier om te vermijden dat onbevoegden toegang zouden krijgen tot de berichtenstroom was het gebruik van codewoorden, of anders moesten de bemanningen zoveel mogelijk Vlaams spreken, of een of ander Waals dialect.

Een zeer speciale zending, uitgevoerd door Kapt Vingerhoets met Dakota K-40, veroorzaakte kopbrekens voor de bemanning: zij moesten President Kasavubu en Premier Lumumba naar Elisabethstad voeren, maar kregen geen toelating om er te landen. De avond viel reeds toen zij naar Kamina vlogen, en om het nog erger te maken werkten de vliegveldverlichting er niet. Zij konden nog enkel naar Luluabourg vliegen, in het midden van de nacht en met een protesterende Eerste Minister als passagier. Dit bleek uiteindelijk nog moeilijker voor de bemanning dan de controle van hun vliegtuig.

13 Juli was een zeer belangrijke datum voor de "peace-keeping" operatie: de bedoeling was het vliegveld van N'Djili (nabij de hoofdstad Kinshasa - toen bekend als Leopoldstad) te veroveren. Het was de belangrijkste tussenstop voor alle luchtverkeer komende van België naar Kamina en andere steden in Congo. Van zodra het vliegveld in Belgische handen was kon het internationaal luchtverkeer veilig verlopen.

In de vroege ochtend stegen paracommndo's op van Kitona aan boord van Sabena toestellen. Een DC-7, twee DC-6 en een DC-4 werden aangevuld met C-119 CP-32 (Kapt Candries) en Dakota K-19 (Adj Halleux). Ondertussen hadden de loyale troepen van de OZONE barakken de rebellen van het vliegveld verdreven, en konden de transporttoestellen zonder moeizigheden landen. Vermits het om een dringende operatie ging, verloren men geen tijd met te wachten op automatische trappen: de manschappen stegen uit via touwen en sprongen op matrassen om hun val te breken, waarna ze onmiddellijk defensieve posities innamen in de ganse zone.

Diezelfde dag, om 08.25 U, stegen twee DC-4 en twee DC-6 van het 21 Smaldeel op vanuit Kamina met bestemming N'Djili, gevolgd door C-119 CP-33 van het 20e Smaldeel. De troepen verlieten hun vliegtuig onmiddellijk na de landing. Gans die dag, en ook de volgende dagen, patrouilleerden de Harvards van Kitona regelmatig over de weg naar Thysstad (Mbanza-Ngungu) en boven de hoofdstad. We weten zeker dat H-207, H-210, H-213, H-216, H-220 en H-221 hieraan deelnamen.

\* Commentaar van Gen Maj VI o.r. "Wif" De Brouwer, Bevelhebber van de 15e Wing van 1987 tot 1989.

(wordt vervolgda)

que des émetteurs radio clandestins provoquaient des interférences fréquentes, très gênantes pour les communications. Un moyen d'empêcher les indésirables d'avoir accès aux messages était l'utilisation de mots-code ; une autre méthode, quand cela était faisable, consistait pour les équipages à parler en dialectes flamands ou wallons.

Une mission très spéciale, effectuée par le Capitaine Vingerhoets avec le Dakota K40, provoqua quelques maux de tête chez l'équipage. Ils devaient transporter le Président Kasavubu et le Premier Ministre Lumumba à Elisabethville, mais n'étaient pas autorisés à y atterrir. La nuit tombait alors qu'ils approchaient de Kamina, et pour compliquer le tout, le balisage (éclairage) de piste tomba en panne. La seule option était d'aller à Luluabourg en plein milieu de la nuit, ce qui provoqua les protestations du Premier Ministre causant à l'équipage plus de difficultés que le contrôle de leur avion.

Le 13 juillet allait être une date importante pour l'opération de maintien de la paix ; l'objectif était de sécuriser l'aérodrome de N'Djili, près de la capitale Kinshasa, auparavant Léopoldville. C'était l'escale principale pour tout le trafic venant de Belgique à destination de Kamina et d'autres places. Une fois entre les mains des Belges, la sécurité du trafic international serait assurée. A l'aube, les troupes paracommados embarquèrent à bord des avions SABENA à Kitona. Un DC-7, deux DC-6 et un DC-4 furent rejoints par le C-119 CP32 (Capt Candries) et le Dakota K19 (Adj Halleux). Pendant ce temps, des troupes loyales des 'OZONE Barracks' avaient repoussé les rebelles de l'aérodrome, ce qui permettait aux avions de transport d'atterrir sans encombre. Comme il s'agissait d'une opération urgente, il ne fallait pas gaspiller de temps à attendre des escaliers d'accès : les hommes descendaient le long de cordes, sautant sur des matelas pour amortir leur chute. Immédiatement ils prenaient des positions défensives tout autour de la zone.

Le même jour, à 08h25, deux DC-4 et deux DC-6 de la 21e Escadrille décollaient de Kamina, mettant le cap sur N'Djili, suivis du C-119 CP33 de la 20e Escadrille. Une fois au sol, les troupes débarquèrent à toute allure. Pendant cette opération et les jours suivants, les Harvards de Kitona patrouillaient régulièrement le long de la route de Thysville (Mbanza-Ngungu) et au-dessus de la capitale. Avec certitude, les H207, H210, H213, H216; H220 et H221 y prirent part.

\*commentaires de Wif De Brouwer, GénMaj Avi e.r., Commandant du 15 Wing, de 1987 à 1989.

(à suivre)

Rapport sur les activités du 1 Bn Para à  
LULUABOURG du 10 juillet au 4 août 60.

10 juillet

0550 Le PC réduit du Bn, la 1<sup>e</sup>(-) et la 2<sup>e</sup> Cie(-) et le Peloton PIPO, arrivés à BAKA le 8 juillet, décarts d'une mission sur NDJILI, reçoivent l'ordre de se rendre à LULUABOURG pour action immédiate. Le Commandement de BAKI ne précise pas la mission mais renseigne que la Plaine d'Aviation n'est pas occupée et que la protection est assurée en bout de piste pour le débarquement.

0600 L'ACL disponible nous est donné. La répartition est faite dans les 5 C.119. Nous devons abandonner notre Peloton PIPO et du matériel.

0815 Décollage du dernier C.119.

1100 La mission LULUABOURG supprimée. Ordre de rejoindre BAKA.

ORDRES.:

A l'arrivée de la formation à BAKA, le COMD BAKA, donne au COMD 1 BATAILLON PARA, l'ordre verbal suivant :

SE PREPARER A PARACHUTER LES DEUX COMPAGNIES SUR LULUABOERG AUJOURD'HUI ENCORE.

MISSIONS : 1) DELIVRER ENVIRON 1200 EUROPEENS ASSIEGES DANS L'HOTEL "IMMOKASAI" PAR LES MUTINS.

2) TENIR L'AERODROME.

LE COMD 1 PARA APPRECIERA LES POSSIBILITES DE PARACHUTAGE ET DECIDERAS SI LA CHOSE EST FAISABLE ATTENDRE ORDRE D'EXECUTION.

Une nouvelle répartition des avions est faite. Nous ne pouvons disposer d'aucun renseignement, d'aucune carte. Grâce aux renseignements fournis par quelques pilotes de la F.Aé, un schéma de l'Aérodrome est dressé et un Briefing sonnaire peut-être fait. Le COMD 1 PARA demande un STRAFFIN sur l'aérodrome ou au moins une reconnaissance aérienne.

1600 L'ORDRE D'EXECUTION nous est donné. Le Comd 1 Para a carte blanche pour décider de l'opportunité de tenter l'opération.

1615 Décollage du permier avion de la formation. Se trouvent dans le poste de pilotage du premier avion: le COMD du Bataillon, l'officier S3, et le Lt COUCKE, COMD du CE Para de BAKA.

1715 Nous sommes informés de ce que les avions HARVARD envoyés en RECCE au dessus de l'aérodrome ont été mitraillés. Il faut changer ses plans.

Le Comd de bord de l'avion leader fait demander à tous les équipages de voir si quelqu'un aurait connaissance d'une DZ à Luluabourg. Un des avions rapporte qu'il doit y avoir une plaine de 500 mètres de long au NORD OUEST de la ville.

1725 La formation, reçoit un message demandant de ne pas intervenir et d'annuler l'opération pour ne pas causer la perte des otages détenus par les mutins, l'origine du message ne peut pas être établie. Il est décidé de n'en pas tenir compte.

Col. Vanderskaeten (h.l.v. D.COLIN)

1740 Arrivée en vue de LULUABOURG. Nous repérons très facilement l'hôtel IMMOKASAI, grâce aux SOS peints en rouge sur le toit plat de l'immeuble. Nous découvrons également la DZ qu'on nous a renseignée, croupe de terrain avec quelques palmiers, une maisonnette, quelques denivellations. Le Lt COUCKE estime la chose faisable. Il est décidé de sauter.

1750 JUMP. Tir nourri d'une seule Mitrailleuse .30. Les hommes effectuent le regroupement au pas de course. Mais le manque de balisage fait que les avions déroppent de plus en plus au NORD, malgré les tâches blanches formées par les parachutes de réserve que les premiers éléments atterrissont ouvert. De ce fait, les dernières paras à rallier mettront 2,30 h pour rejoindre.

Se signale tout particulièrement le Lt méd DESMEDT, qui a sauté sur une DZ de fortune sans avoir jamais subi aucun entraînement de parachutiste et qui prodigue déjà ses soins à quelques éclopés.

À la lisière de la DZ, nous attend une compagnie de la Force Publique, commandée par un Lt européen, en armes mais arborant le drapeau blanc. Palabres. Est-ce le début d'un retour à la discipline ? Devons-nous les désarmer ?

L'officier affirme qu'il est le seul à avoir sa troupe en main et il demande d'être employé. Le restant du camp, dit-il, est mutiné et ne se rendra pas. Les officiers et sous-officiers sont gardés comme otages au camp avec les familles.

1900 Environ 150 hommes ont ralliés. Nous décidons de marcher incontinent vers la ville et demandons à la compagnie F.P. de nous indiquer le chemin.

Un peloton (LT PATTE) est laissé sur la DZ avec mission de récupérer les égards, et les nombreux colis, qui ne peuvent être retrouvés vu l'obscurité, actuellement totale. Le peloton tirera à intervalles réguliers des fusées, pour rallier ceux qui ont été déroppés trop loin.

Le Bataillon, ou plutôt ce qu'il en reste après tant d'amputations, se met en formation et progresse vers la ville, en formation de tête d'avant-garde.

Progression très lente, à travers des quartiers congolais absolument déserts. La compagnie F.P. a disparu. Erreur d'itinéraire ? ou changement de politique ? Heureusement nous avons rencontré un beret rouge : Mr VAN PEE, sergent de réserve para, qui nous met aimablement un RANCH WAGON marqué d'un immense BELGA, à notre disposition. Nous y placerons nos mitrailleuses, dont les porteurs ne demandent pas mieux.

Après quelques minutes de marches, vient au devant de nous un officier de la F.P. : Le Colonel BEM DEPIREUX, ancien commandant de place, avant la mutinerie. Il essaie de nous mettre en garde contre toute action brutale. "Il nous faut de l'action psychologique pour éviter du sang" dit-il, "Songez à tous les otages".

2100 Nous arrivons à l'immeuble IMMOKASAI.

Les réfugiés nous mettent au courant du siège dont ils ont été l'objet de la part des mutins jusqu'à notre arrivée. L'immeuble a été plusieurs fois mitraillé. Des violences ont été exercées sur un nombre assez réduit (européens, mais hélas, également d'europeennes.)

Il ya à l'intérieur de l'immeuble, un mort et plusieurs blessés. Deux morts sont également découverts en ville. Les rebelles se plaignent, eux, de ce que des européens se sont appropriés. Des armes et des munitions de la FP. Ce serait, paraît-il le prétexte de leur animosité contre les européens de l'IMMOKASAI.