



# NEWS

N° 13, Déc - Dec 2000



**CONGO 1960 - PART 2**  
**C-119 Experience**

# Dakota News

## Sommaire

- P 3 Tenacity
- P 4 Les cargos volants
- P 8 Insurrection ! (suite)
- P 17 Premières évacuations aériennes



## Inhoud

- Blz 3 Tenacity
- Blz 4 De vrachtvliegtuigen
- Blz 8 Opstand ! (vervolg)
- Blz 17 Eerste luchtevacuaties

Couverture : C-119 à Kamina

Omslagfoto : C-119 te Kamina

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://www.mil.be/baf>

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://www.mil.be/baf>

# Tenacity

La devise du 15<sup>ième</sup> Wing pouvait être aussi celle de Jean Booten qui vient de nous quitter le 9 juin dernier. A 18 ans, en 1941, Jean avait décidé de rejoindre l'Angleterre, mais est fait prisonnier en France au passage de la ligne de démarcation. Envoyé aux travaux forcés à Berlin, il profitera d'un bombardement, en 1943, pour s'échapper et rejoindre la Belgique.

Dès que le pays fut libéré, il s'engage comme volontaire à la "Royal Air Force Belgian Section"; envoyé à l'école de Snailwell il rejoint par la suite à Hendon le "Metropolitan Flight", où se retrouvent d'autres Belges et qui sera à la base de la création du 15<sup>ième</sup> Wing. C'est ainsi que Jean arrivera à Evere en 1946, au sein du 169<sup>ième</sup> Wing, qui, deux ans plus tard devient le 15<sup>ième</sup> Wing.

Sa rencontre, en 1969, avec le lieutenant-colonel aviateur Mike Terlinden, renforcera l'enthousiasme qui les anime tous les deux, et qui, pour notre grand bonheur, va engendrer la Section Air du Musée de l'Armée. Ce sera le sauvetage des avions de la collection quasi à l'abandon, et le début de nombreux projets qui ont abouti à la renommée du musée de l'air, qui s'est enrichi d'un grand nombre "d'ancêtres" de valeur.

C'est là que Jean Booten pourra donner toute sa mesure; il se dévouera corps et âme afin que "son" musée devienne l'écrin de notre patrimoine aéronautique, n'hésitant pas à suivre des chemins parfois peu licites, ni même à importuner le chef d'état-major pour faire aboutir ses plans.

Très persuasif, il saura obtenir l'aide de nombreux bénévoles et le soutien des unités de la force aérienne.

Mais Jean était aussi attentif à d'autres projets pouvant contribuer à la conservation de la mémoire. Connaissant Jean depuis longue date, je n'oublierai pas qu'en 1992, lorsque s'ébauchait l'idée de créer un centre historique à Melsbroek, il vint me trouver spontanément pour nous encourager et mettre son expérience à notre service. Car Jean avait cette autre grande qualité qu'est la générosité; bien des "collectionneurs" pourraient en prendre de la graine.

Malgré la maladie qui le rongait depuis quelques années, il n'en restait cependant pas inactif; il avait même entrepris la construction d'un Farman F40. Elle sera interrompue, parce que Jean nous a fait ses adieux..

Il ne faudra jamais oublier le rôle important joué par ce sous-officier entreprenant et motivé, à qui la mémoire du 15<sup>ième</sup> Wing et celle de la force aérienne doivent beaucoup.

Het devies van de 15de Wing zou ook dat kunnen zijn van Jean Booten die ons verlaten heeft op 15 juni jongstleden. In 1941, op 18-jarige leeftijd, had Jean besloten om zich naar Engeland te begeven, maar hij werd gevangen genomen bij de overschrijding van de demarcatielijn in Frankrijk. Verplicht tewerkgesteld in Berlijn, profiteert hij van een bombardement in 1943 om te ontsnappen en terug te keren naar België. Zodra het land bevrijd is neemt hij dienst als vrijwilliger bij de "Royal Air Force Belgian section". Hij wordt naar de school van Snailwell gestuurd en komt vervolgens terecht in Hendon bij de "Metropolitan Flight", waar zich meerdere Belgen bevinden en die aan de basis ligt van de 15de Wing. Zo komt Jean in 1946 in Evere aan met de 169ste Wing die twee jaar later de 15de Wing wordt.

Zijn ontmoeting met luitenant-kolonel vlieger Mike Terlinden in 1969 wakkert het enthousiasme aan dat hen beiden bezielt en dat, tot ons groot geluk, leidt tot de oprichting van de Sectie Lucht van het Legermuseum. Het wordt de redding van de vliegtuigen van een bijna opgegeven collectie en het begin van talrijke projecten die geleid hebben tot de faam van het luchtvaartmuseum, dat zich sindsdien verrijkt heeft met talrijke waardevolle "voorouders".

Het is daar dat Jean Booten zich volledig kan geven; hij wijdt zich met hart en ziel aan zijn museum om het te laten uitgroeien tot het schrijn van ons luchtvaartpatrimonium, hierbij niet aarzeland om soms minder geoorloofde wegen te volgen, evenmin om de stafchef lastig te vallen om zijn plannen te verwezenlijken. Zeer overtuigend zal hij er in slagen om de hulp te krijgen van talrijke vrijwilligers en de steun van de eenheden van de luchtmacht.

Daarnaast had Jean eveneens aandacht voor andere projecten die konden bijdragen tot het behoud van de herinnering. Jean kennende sinds geruime tijd, zal ik nooit vergeten dat hij mij in 1992 spontaan kwam vinden om ons aan te moedigen en om zijn ondervinding ter beschikking te stellen, toen het idee rijpte om in Melsbroek een historisch centrum op te richten. Want Jean bezat die andere grote kwaliteit van edelmoedigheid; nogal wat "verzamelaars" zouden er een voorbeeld kunnen aan nemen. Ondanks de ziekte die sinds enkele jaren aan hem knaagde bleef hij niet inactief: hij was zelfs begonnen met de reconstructie van een Farman F40. Deze zal onderbroken worden, want Jean is niet meer. Wij mogen nooit de belangrijke rol vergeten die deze ondernemende en gemotiveerde onderofficier gespeeld heeft, aan wie de herinnering van de 15de Wing en van de luchtmacht heel wat verschuldigd is.



Le colonel aviateur e.r. Raymond "Cheval" Lallemand DFC et Jean Booten, en septembre 1997, avec le Spit du Musée de l'Air

Kolonel vlieger b.d. Raymond "Cheval" Lallemand DFC en Jean Booten in september 1997, bij de Spit van het Luchtvaartmuseum (photo :Jacques Van Hyfte)

# LE 15<sup>ième</sup> WING DE TRANSPORT ET SES CARGOS VOLANTS

par Freddy Capron

De 1948 à 1952, Freddy Capron fait son service à la Force Aérienne comme sergent de réserve et instructeur UDA (Unité de Défense d'Aérodrome) au 9e Wing à Bierset.

Membre du Comité National de Propagande Aéronautique il s'est, pendant de nombreuses années, servi de sa plume pour promouvoir l'idéal aéronautique en Belgique ; auteur de nombreux articles de presse, il consacra également deux ouvrages aux liens qui ont toujours existé entre notre Famille Royale et l'aviation belge.

Freddy Capron eut l'occasion d'accompagner un vol local en C-119 ; c'était le 6 avril 1955, au départ de Melsbroek.. Plus tard il relatara ses impressions de ce vol, que nous reproduisons ci-après.

*En mai 1955, la SABENA fêtait le 30e anniversaire de sa première liaison Belgique - Congo. Heureuse coïncidence, le 15e Wing de Transport et de Communications de la Force aérienne accomplissait sa 200e liaison avec la colonie.*

*La création de la base de Kamina donna lieu à l'élaboration d'un service régulier qui débuta le 24 novembre 1947. A cette époque les seuls avions utilisés sur la ligne étaient des bimoteurs DC-3, et comme les travaux de la base ne le permettaient pas encore, les atterrissages se faisaient sur un petit aérodrome de secours à Kamina-Ville.*

*Le 15 janvier 1950 eut lieu le premier atterrissage d'un DC-3 sur la nouvelle piste provisoire en terre battue. La même année au mois de décembre, le premier Skymaster DC-4 militaire belge inaugurait la nouvelle plaine de Kamina.*

*Depuis lors des progrès furent réalisés à Kamina où tous les types d'avions peuvent atterrir sur deux pistes tangentielles longues de 2700 mètres, larges de 60 mètres et bien dégagées. Chacun peut s'imaginer les difficultés auxquelles les réalisateurs durent faire face pour arriver à ces résultats ; personnel, force motrice, eau, matières premières, matériel de construction, équipement tech-*

# DE 15<sup>e</sup> WING EN ZIJN VRACHT- VLIEGTUIGEN

Door Freddy Capron.

Van 1948 tot 1952 vervult Freddy Capron zijn dienstplicht in de Luchtmacht als reservesergeant en opleider in de VVE (Vliegveld Verdedigings Eenheid) van de 9e Wing in Bierset.

Als lid van het "Comité National de Propagande Aéronautique" heeft hij jarenlang artikels geschreven om het luchtvaartideaal in België te promoten; auteur van talrijke persartikels wijdde hij eveneens twee werken aan de banden die steeds bestaan hebben tussen onze Koninklijke Familie en de Belgische luchtvaart.

Aan Freddy Capron werd de gelegenheid geboden om een lokale vlucht op C-119 te vergezellen; vertrekkend vanuit Melsbroek gebeurde dit op 6 april 1955. Nadien heeft hij zijn vliegindrukken neergeschreven, en wij geven ze hieronder weer.

*In mei 1955 vierde SABENA de 30e verjaardag van zijn eerste verbindingsvlucht België - Kongo. Door een gelukkig toeval voerde de 15e Vervoer- en Verbindings Wing van de Luchtmacht toen zijn 200e verbinding uit met onze kolonie.*

*De aanleg van de Basis Kamina lag aan de basis van een regelmatige verbinding, die begon op 24 november 1947. De enige toestellen die toen op deze lijn ingezet werden waren de tweemotorige DC-3, en vermits de aanleg van de landingsbaan nog niet ver genoeg gevorderd was, moesten deze vliegtuigen landen op het klein hulpvliegveld van Kamina-Stad.*

*Op 15 januari 1950 landde de eerste DC-3 op de nieuwe voorlopige landingsbaan in aangestampte aarde. Datzelfde jaar, in december, huldigde de eerste Belgische militaire Skymaster DC-4 het nieuwe vliegveld van Kamina in.*

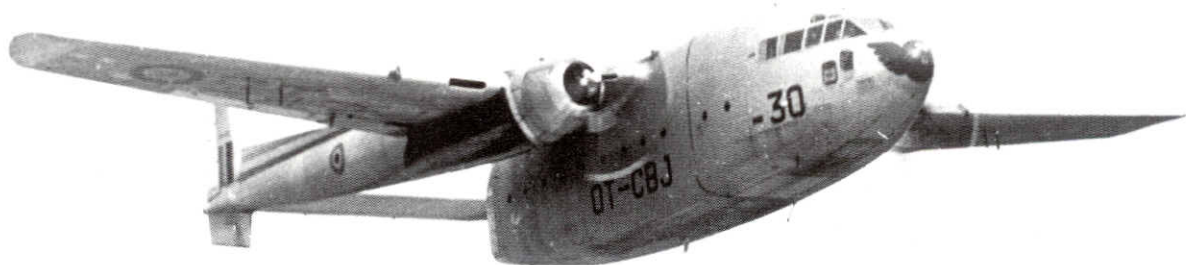
*Sindsdien werd er veel vooruitgang geboekt in Kamina, waar nu alle vliegtuigtypes kunnen landen, op twee tangentiële landingsbanen van elk 2.700 m lang en 60 meter breed, en vrij van hindernissen. Men kan zich de moeilijkheden voorstellen waarmee de uitvoerders te kampen hadden om dit resultaat te bereiken: personeel, drijfkracht, water, grondstoffen, constructiemateriaal, technische uitrusting, logementen, hangars en ateliers,*

nique, logements, hangars et ateliers, transports routiers, etc...

Actuellement (1955), les missions militaires s'exécutent sur avions Douglas DC-4 et Fairchild Packet C-119. Chaque mois des passagers militaires s'embarquent dans les DC-4 et gagnent Kamina en un jour et demi, par Tripoli, Kano et Léopoldville. Depuis mai 1953, le fret est transporté en C-119 'Flying Boxcar' dont le double

wegvervoer, enz....

Op dit ogenblik (wij schrijven 1955), worden de militaire opdrachten uitgevoerd met Douglas DC-4 en Fairchild Packet C-119. Elke maand stijgen militaire passagiers in de DC-4 om na anderhalve dag, en via Tripoli, Kano en Leopoldstad, te landen in Kamina. Sinds mei 1953 wordt de militaire vracht vervoerd met de C-119 "Flying Boxcar" met het zeer opmerkelijk "dubbel-



OT-CBJ CP30 fut mis en service au 15 Wing le 4 septembre 1953, est retiré de service le 31 janvier 1972

OT-CBJ CP30 werd door de 15 Wing in dienst genomen op 4 september 1953, uit dienst genomen op 31 januari 1972

fuselage est devenu populaire ; chaque semaine ils empruntent l'itinéraire Melsbroeck, Rome, Athènes, Le Caire, Khartoum, Entebbe, Kamina, qu'ils parcourent en trois jours et demi. Au retour, ils suivent généralement la route des DC-4. Au cours de l'année 1954, le 15e Wing transporta ainsi dans les deux sens 2120 passagers et près de 100 tonnes de marchandises diverses allant du simple colis à l'hélicoptère ou à l'avion école complet. Ces chiffres nous prouvent l'excellence des équipages du 15e Wing et la haute valeur professionnelle de son personnel technicien.

### Mon vol en C-119

Le C-119 étant la vedette du 15e Wing, j'ai tenu à vous raconter les impressions ressenties lors d'un vol local à bord d'un de ces appareils.

Ce jour-là, il était 13h40 lorsque je pénétrais dans la salle d'attente du service 'Opérations' du 15e Wing de Transport à Melsbroeck. Par les fenêtres j'aperçois, rangés comme pour la parade, les gros C-119. Un ami, le lieutenant navigateur Michel Delattre, vient me rejoindre et me présente au major qui commande le service ; je me rends alors à la 40e Escadrille où je suis

rompig" silhouet. Elke week vliegen zij van Melsbroek via Rome, Athene, Caïro, Khartoem en Entebbe naar Kamina. Dit traject duurt drie dagen en half. De terugvlucht volgt gewoonlijk de weg van de DC-4. In 1954 vervoerde de 15e Wing op die manier in de twee richtingen 2.120 passagiers en bijna 100 ton diverse vracht, gaande van het eenvoudigste pakje tot complete helikopters of lesvliegtuigen toe. Deze cijfers tonen de uitzonderlijke waarde aan van de bemanningen van de 15e Wing, alsook de hoge professionele waarde van zijn technisch personeel.

### Mijn vlucht in C-119

Vermits de C-119 het werkpaard is van de 15e Wing, hou ik er aan u de indrukken weer te geven die ik voelde tijdens een lokale vlucht aan boord van een van deze toestellen.

Die dag kwam ik om 13u40 aan in de wachtzaal van de sectie "Operaties" van de 15e Transport Wing te Melsbroeck. Door de vensters zag ik, opgelijnd als voor een parade, de zware C-119 staan. Mijn vriend, Luitenant Michel Delattre, navigator, komt bij mij, en stelt mij voor aan de majoor die het bevel voert over de

accueilli par le 1er sergent pilote Halleux. A la Force Aérienne depuis plus de cinq ans, Halleux compte 1300 heures de vol sur Mosquito, Dakota et Packet. Il me vante les qualités du C-119-G qu'il préfère à tous les appareils qu'il a pilotés auparavant. Il m'accompagne ensuite à l'aérogare de Melsbroeck.

Toutes les formalités accomplies, nous rejoignons l'avion OT- CBJ, où un co-passager m'a devancé avec deux parachutes !...Je salue les autres membres de l'équipage : le capitaine Hubin, navigateur, le sergent Meunier, radio et le premier sergent Alpaerts, mécanicien de bord. M'ayant fourni quelques détails techniques, le pilote me convie à l'accompagner dans son tour d'inspection réglementaire de chaque partie externe de l'appareil. Nous remontons ensuite dans la cale du Packet où, après m'être tortillé comme un ver pour boucler mon parachute, je grimpe dans le poste de pilotage ; pour la circonstance, le mécanicien Alpaerts me cède sa place entre le pilote et le navigateur. Derrière moi, écouteurs sur les oreilles, Meunier est à son poste ; j'ai l'impression de faire partie de cet équipage tant l'atmosphère est sympathique.

## Avant le vol

La « Pilot's Normal Operating Procedures in C-119-G » sur les genoux, le navigateur épelle les différentes vérifications avant le 'starting' des moteurs...14h35, le moteur droit démarre, suivi à deux minutes d'intervalle par le second moteur. Soudain la lourde machine s'ébranle.

Guidé par un 'bleu', signaux en mains, le Packet vient s'arrêter un peu en retrait de la piste.

Les moteurs sont lancés au plein régime de leurs 3.500 CV, puis ralentis progressivement ; après ce test, nous recevons par radio, de la tour de contrôle, la permission de décoller, et le Fairchild Packet vient se présenter face à la piste.

## Le vol

14h47, nous décollons. L'OT-CBJ prend de la hauteur. Au sol, près d'un hangar, deux 'Shooting Star' (T-33) brillent comme des jouets neufs. Nous survolons le CI (centre d'instruction) UDA d'Evere, où, tels des pucerons, des fusiliers évoluent sur la plaine. L'appareil grimpe ses 450 pieds à la minute ; à notre gauche apparaît la forêt de Soignes...Halleux maintient maintenant l'appareil à 5500 pieds (environ 1700 mètres). Au sol, les figures géométriques se succèdent dans une surprenante symphonie de couleurs. Devant nous en flocons dispersés, des strato-cumulus peuplent le ciel qu'il lumine un beau soleil d'avril. A mille mètres par dessus, un Dakota nous croise majestueusement.

Mon stylo se met brusquement à perdre l'encre, phénomène courant en altitude ; le radio me dépanne en me passant son crayon. Nous coupons le canal Albert

sectie. Wij begeven ons naar het 40e Smaldeel, waar wij opgewacht worden door de piloot, 1e Sergeant Halleux. Sinds meer dan vijf jaar in de Luchtmacht, telt Halleux 1.300 vluchten op Mosquito, Dakota en Packet. Hij looft de kwaliteiten van de C-119-G, die hij verkiest boven de andere toestellen waarop hij vroeger gevlogen heeft. Samen gaan wij naar de Luchthaven van Melsbroeck.

Nadat alle formaliteiten vervuld zijn, gaan wij naar het vliegtuig, de OT-CBJ, waar een medepassagier mij reeds opwacht met twee parachutes!... Ik groet de andere leden van de bemanning: Kapitein Hubin, navigator, Sergeant Meunier, boordradio, en 1e Sergeant Alpaerts, boordmechaniker. Nadat hij mij enkele technische details heeft meegedeeld, nodigt de piloot mij uit hem te vergezellen op zijn reglementaire inspectie van elk uitwendig deel van het toestel. Vervolgens klimmen wij in het ruim van de Packet, waar ik mij in allerlei bochten moet wringen om mijn parachute aan te krijgen. Ik mag in de cockpit klimmen, waar de mechaniker Alpaerts mij zijn stoel, tussen de piloot en de navigator, afstaat. Achter mij, met de koptelefoon over zijn oren, is Meunier op post; der sfeer is zo sympathiek dat ik de indruk krijg deel uit te maken van de bemanning.

## Voor de vlucht

Met de "Pilot's Normal Operations procedures in C-119's" op de schoot, dreunt de navigator de opeenvolgende "before starting engine checks" af... om 14u35 start de rechter motor, en twee minuten later de linker. Opeens zet het zware toestel zich in beweging.

Geleid door een "blauwe" met signaalplaketten in de hand, stopt de Packet een eindje voor de landingsbaan. De motoren worden naar hun volledig vermogen van 3.500 PK opgevoerd, en nadien geleidelijk verminderd; na deze test ontvangen wij van de controletoren via de radio de toelating om op te stijgen, en de Fairchild Packet lijnt zich op...

## De vlucht

Om 14u47 stijgen wij op, en OT-CBJ begint te klimmen. Op de grond, naast de hangar, staan er twee "Shooting Stars" (T-33) te blinken als nieuw speelgoed. Wij overvliegen de "CI UDA" van Evere (Opleidingscentrum van de VVE), waar de fuseliers als bladluizen over het paradeplein wriemelen. Het toestel klimt aan 450 voet per minuut; links van ons duikt het Zoniënwoud op...Halleux houdt nu een hoogte van 5.500 voet aan (ongeveer 1.700 meter). Beneden ons volgen geometrische figuren elkaar op in een verrassende kleurensymfonie. Voor ons is de hemel bezaaid met verspreide vlokken strato-cumulus, beschenen door een mooie aprilse zon. Duizend meter boven ons kruist een Dakota majestueus ons pad.

Mijn vulpen begint plots te lekken, wat normaal is op

et virons dans la direction d'Anvers...15h05, nous survolons l'Escaut, les installations portuaires et la ville. A gauche Rupelmonde et le Rupel qui déroule un mince ruban. Encore un affluent, la Durme. Un peu plus loin, un serpent longéant le fleuve, c'est ce qui reste du vieil Escaut. Ah, pourquoi n'apprend-on pas la géographie de cette façon dans nos écoles ! Au-dessus de Saint-Amand, Halleux m'indique du doigt entre l'église et le fleuve, le tombeau d'Emile Verhaeren.

Après un virage à 30°, nous nous rapprochons de Bruxelles ; 15h15, nous survolons la gare du Midi. Nous redescendons à 1000 mètres. Au loin à notre gauche, les antennes de l'INR (Institut National de Radiodiffusion) à Wavre. Au-dessous, tel un film, la campagne brabançonne se déroule. Nous la quittons pour le Namurois ; Gembloux, puis Namur. Nous suivons la Meuse ; Marche-les-Dames et le rocher tragique.

Après Andenne, les limites de la province de Liège sont franchies....15h30, nous laissons Huy à notre droite. N'étant pas loin de la base de Bierset, le navigateur me lance : « Comme tu es du 9e Wing, si cela te dit quelque chose, tu peux sauter, tu n'auras pas loin à marcher ». La plaisanterie fait rire ; instinctivement je lorgne, avec appréhension, la poignée de mon parachute.

Des Gloster Meteor, minuscules croix argentées sur une plaine coupée de deux larges bandes grises, nous survolons maintenant le champ d'aviation de Beauvechain.

15h45, presque au-dessus de Louvain, nous croisons une formation de quatre C-119-G en vol d'entraînement ; et déjà s'annonce Melsbroeck. Le pilote commence son tour de plaine, actionne le levier du train d'atterrissage. 15h51, nous voici dans l'axe de la piste ; le sol vient vers nous. Un choc, l'avion continue sa course, freiné graduellement par Halleux. Après un dernier taxi, le Packet reprend sa place face aux hangars ; la belle promenade est finie. Nous quittons un à un l'avion, l'abandonnant aux mains expertes du mécanicien de bord, Alpaerts qui compte près de 1000h de vol sur ce genre d'appareil.

L'enchantement est rompu.

*Cet article fut dédié à la mémoire du lieutenant aviateur Michel Delattre, navigateur au 15e Wing, tué accidentellement, sur la route de Bray, le 29 septembre 1956.*

deze hoogte. De boordradio helpt mij uit de nood door mij zijn potlood toe te stoppen. Wij overvliegen het Albertkanaal en draaien naar Antwerpen toe. Om 15u05 ligt de Schelde onder ons, met de haveninstallaties en de stad. Links van ons Rupelmonde en een smal blinkend lint: de Rupel. Nadien komt nog een bijrivier: de Durme. Iets verder slingeren er meanders naast de stroom: de resten van de Oude Schelde. Waarom wordt aardrijkskunde niet op deze manier aangeleerd op school?! Boven Sint-Amands wijst Halleux mij het graf van Emile Verhaeren aan, tussen de kerk en de stroom.

Na een bocht van 30° naderen wij Brussel; om 15u15 zijn wij boven het Zuidstation, en dalen wij naar 1.000 meter. Links van ons, in de verte, de antennes van het NIR (Nationaal Instituut voor Radio-omroep) te Waver.

Onder ons ontrolt het Brabantse platteland zich als een film. Wij verlaten het richting Namen: eerst Gembloux en dan Namen. Wij volgen de Maas; Marche-les-Dames en zijn tragische rots... Na Andenne vliegen wij de provincie Luik binnen...om 15u30 ligt Hoei rechts van ons. Vermits wij niet ver zijn van de basis Bierset roept de navigator mij toe: " Vermits je van de 9e Wing bent, en als je dat iets zegt, kun je er nu uitspringen, dan moet je niet ver meer lopen". Het grapje doet iedereen lachen,

maar instinctief gluur ik, bezorgd, naar het handvat van mijn parachute.

Gloster Meteors, als minuscule zilveren kruisjes op een veld, doorkruist met twee brede grijze banden: wij vliegen boven het vliegveld van Bevekom.

Om 15u45 zijn wij bijna boven Leuven, en ontmoeten wij 4 C-119-G die een formatieoefenvlucht uitvoeren. Melsbroek kondigt zich reeds aan. De piloot begint de nadering, het landingsgestel wordt neergelaten. Om 15u51 zijn wij opgelijnd met de landingsbaan, de aarde komt op ons toe...een schok...het vliegtuig rijdt nu verder, geleidelijk aan afgeremd door Halleux. Na een laatste taxi herneemt de Packet zijn vertrouwde plaats tegenover de hangars: de mooie uitstap is over. Een na een verlaten wij het vliegtuig, en dragen het over aan de deskundige zorgen van onze boordmechaniker Alpaerts, die reeds meer dan 1.000 uren telt op dit type vliegtuig. De betovering is verbroken...

*Dit artikel werd opgedragen aan de herinnering van Luitenant Vlieger Michel Delattre, navigator in de 15e Wing, die op 29 september 1956 stierf na een ongeval op de weg naar Bray.*



Cockpit C-119

# INSURRECTION !

# OPSTAND !

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

## Nous résistons...

**A**fin que les Magister et les Harvard de Kamina puissent atteindre plus facilement N'Djili, il était indispensable de tenir Kikwit et son aérodrome. Le 14 juillet 1960 à l'aube, huit avions décollaient pour Usumbura, au Burundi ; il s'agissait des DC-6 KY1 (Cdt Haemers) et KY2 (Capt Donckier), des DC-4 KX1 (Lt Fraipont) et KX2 (Maj Bocquet), suivis des C-119 CP19 (Capt Migliavacca), CP35 (Lt Bruneel), CP37 (Capt Terryn) et CP38 (Lt Quick). Leur mission était d'embarquer les membres du 3ième Bataillon Para, à destination de BAKA (base Kamina), d'où certains seraient largués sur Kikwit le même jour.

A 13.35 h, quatre C-119 décollèrent un peu plus tard que prévu, du fait de quelques camions-citernes tombés en panne. Dans cette formation le CP19 fut remplacé par le CP36 (Cdt Van Gompel). Ils menaient une course contre la montre afin d'atteindre l'objectif avant la tombée de la nuit. La dernière portion du vol fut effectuée à basse altitude afin de permettre la lecture de carte - le manque d'aides à la navigation étant devenu une véritable plaie pendant ces opérations.

Les 'Flying Boxcar' volaient en file indienne, chacun s'alignant sur le feu de position arrière de l'avion précé-

Met de vriendelijke toelating van de auteur,  
André Van Haute  
(Vervolg)

## Wij volharden...

**O**m het de Magisters en Harvards van Kamina mogelijk te maken N'Djili te bereiken, moest Kikwit met zijn vliegvelden in onze handen blijven. Daarom stegen, in de vroege morgen van 14 juli 1960 de DC-6 KY-1 (Cdt Haemers) en KY-2 (Kapt Donckier), de DC-4 KX-1 (Lt Fraipont) en KX-2 (Maj. Boquet) gevolgd door de C-119 CP-19 (Kapt Migliavacca), CP-35 (Lt Bruneel), CP-37 (Kapt Terryn) en CP-38 (Lt Quick) allemaal op naar Usumbura in Burundi. Zij kregen als opdracht leden van het 3de Para Bataljon in te schepen, met bestemming BAKA, vanwaar sommigen, diezelfde dag nog, zouden gedropt worden boven Kikwit.

Om 13.35 U stegen vier C-119 op, iets later dan voorzien, vermits sommige refuelling bowsers onbruikbaar werden. In die formatie werd CP-19 vervangen door CP-36 (Cdt Van Gompel). Om het doel voor het invallen van de nacht te bereiken moesten ze tegen het uurwerk racen. Het laatste stuk van de vlucht werd op lage hoogte uitgevoerd om kaartlezen mogelijk te maken, vermits het gebrek aan radiohulpmiddelen een permanente plaag was tijdens deze operaties.

De Flying Boxcars vlogen in "line astern" of "trail" for-



**Le C-119 CP 36 s'écrasa à Saké-Masisi le 19 juillet 1960**

**De C-119 CP 36 stortte neer te Saké Masisi op 19 juli 1960**

dent. Sur la fréquence radio on apprenait qu'un avion Sabena n'était pas autorisé à atterrir sous prétexte que, selon le contrôleur local, il n'y avait plus de blancs en ville ; dès lors il fut décidé de larguer les paras.

La DZ ('dropping zone', zone de largage) était une petite

matie, waarbij ieder toestel het staartlicht van het voorgaande volgt. Over de radio hoorden zij dat een Sabena toestel de toelating tot landing geweigerd werd omdat er, volgens de lokale controleur, geen blanken meer aanwezig waren in de stad. Daarom werd er beslist de



bande herbeuse large de 20 mètres le long de la piste. Pendant les quatre circuits de largage, le contrôleur insistait sur le fait qu'il n'y avait plus de 'matatas' (problèmes) en ville et recommandait aux paras de regagner leur avion.

C'était une bonne chose pour la force aérienne belge que les paras tenaient la place, parce que quelques jours plus tard ils échappaient de justesse à une embuscade ; sans eux Kikwit n'aurait pu servir d'escale. Au retour vers la base, la formation atterrit à Luluabourg (Kananga)

Para's te droppen op een DZ, die niet meer was dan een 22 yards (20 m) brede grasstrook naast de landingsbaan. Tijdens de vier drop runs bleef de controleur herhalen dat er geen "matatas" in de stad meer waren, en hij raadde de Para's aan hun vliegtuig te vervoegen.

(Toch was het een goede zaak voor de Belgische Luchtmacht dat de Para's de zaak in handen hielden, vermits zij, toen zij enkele dagen later ternauwernood ontsnapten aan een hinderlaag, Kikwit -zonder hun aanwezigheid- niet hadden kunnen gebruiken als tussen-



**Des Fouga Magister renforceront également le Flight "Appui Feu" à Kamina**

**Fouga Magisters kwamen eveneens de Flight "Vuursteun" versterken te Kamina**

pour refaire les pleins ; on y aperçut d'autres paras qui avaient pris des positions défensives le long de la piste, car il y avait de l'agitation dans les baraques toute proches de l'armée congolaise.

Le même jour, des Jeeps blindées furent amenées par le CP31 (Capt Van Boxstael), tandis que le CP40 apportait des munitions pour les Harvard de N'Djili. Le 15 juillet, deux C-119, le CP19 et le CP35, décollaient pour Kikwit avec du carburant pour les Fouga Magister et les Harvard, le CP19 poursuivant vers N'Djili avec des fournitures techniques pour ces avions. Le lendemain, deux C-119 transportaient des paras à Coquilhatville (Mbandaka) dans la Bas-Congo.

Le Dakota K19 servait d'avion VIP pour trois sous-officiers congolais ramenés à Banningville (Bandundu). Ces hommes courageux avaient protégé leurs officiers belges lorsque ces derniers avaient quitté la ville en bateau, en mission vers la capitale. Pendant ce temps, les Belges contrôlaient fermement N'Djili, permettant un flot continu d'avions étrangers militaires et civils qui arrivaient avec de l'approvisionnement et repartaient avec des réfugiés. Afin d'accroître la puissance offensive du Flight d'Appui Feu local, plusieurs Magister armés affluaient maintenant de Kamina. : les MT6, MT10,

landingsplaats). Tijdens de terugvlucht naar de basis landde de formatie in Luluabourg (Kananga), om er te refuellen. Daar stelden ze vast dat andere Para's verdedigingsposities hadden ingenomen langs de landingsbaan, vermits er onrust was in de nabijgelegen barakken van het Kongolees leger.

Diezelfde dag werden bewapende jeeps overgevlogen met de CP-31 (Kapt Van Boxtael), terwijl de CP-40 munitie bracht voor de Harvards in N'Djili. Op 15 juli stegen twee C-119, de CP-9 en de CP-35 op om brandstof naar de Fouga Magisters en Harvards in Kikwit te brengen. De CP-19 zette koers naar N'Djili met technische bevoorrading voor deze toestellen. De volgende dag vlogen twee C-119 Para's naar Coquilhatstad (Mbandaka) in Beneden Kongo.

De Dakota K-19 werd ingezet als VIP vliegtuig om drie Kongolese Onderofficieren terug te brengen naar Banningville (Bandundu). Deze moedige mannen hadden hun Belgische Officieren beschermd toen deze de stad per boot verlieten, op zending naar de hoofdstad. Ondertussen was N'Djili stevig in Belgische handen, waardoor een ononderbroken stroom vreemde militaire en burgervliegtuigen mogelijk werd, die bevoorrading aanbracht en vluchtelingen evacueerde. Om de aanvalskracht van de lokale "Fire Assistance Flight" op te

MT17 et MT18.

Le 17 juillet, le Lt de Changy reçut l'ordre d'escorter un hélicoptère Alouette II de l'armée ; celui-ci transportait un passager civil important et était piloté par le Cdt Kervyn de Meerendré (?).

Alors qu'il survolait la région très sensible de Thysville-

drijven, waren meerdere bewapende Magisters toegekomen vanuit Kamina: MT-6, MT-10, MT-17 en MT-18.

Op 17 juli kreeg Lt de Changy de opdracht een Sud Alouette II helikopter van de landmacht, met een belangrijke burger aan boord en bestuurd door Cdt



Harvard H210 (de Changy)

Matadi, le contact radio avec le Harvard H210 fut brusquement perdu ; le 1er Sgt Debrouwer, qui avait décollé une heure plus tard pour prendre la relève du Lt de Changy, ne trouva aucune trace ni de l'hélicoptère ni du Harvard. Il fallut quelques jours avant de savoir ce qui s'était passé : l'hélicoptère avait atterri dans la cour intérieure d'une cimenterie et ses occupants avaient été massacrés, après quoi l'Alouette fut remise dans un hangar.

Le Harvard de de Changy fut touché par un tir venu du sol au-dessus d'Inkisi, et le pilote probablement blessé. Il effectua un atterrissage forcé, et les missionnaires qui étaient accourus pour l'aider furent chassés par les rebelles qui exécutèrent le pilote et jetèrent son corps dans la rivière, près d'un endroit infesté de crocodiles.

Le même jour, cinq 'Flying Boxcar', dont le chef de patrouille Major Laforce dans le CP19, larguait des paras au-dessus de Kindu, la visibilité étant mauvaise et le plafond nuageux bas. A trois reprises ils survolèrent la DZ à 300 mètres, et soudain, tandis que les vagues de paras descendaient, un hélicoptère de la Force Publique décolla.

Le Dakota K19, piloté par le Capt Danhiez, commençait à manquer de carburant alors qu'il larguait vingt commandos sur l'aérodrome de Banningville (Bandundu) ; il manoeuvrait de façon à attirer le tir des rebelles afin de guider les commandos vers eux. Incapable de rejoindre N'Djili, il se posa tout simplement, son équipage désarmant par la même occasion sept soldats de la Force Publique. Ayant refait le plein, il remit le cap sur la base avec dix-sept réfugiés à bord.

Très tôt le 19 juillet, des renforts étaient requis d'urgence

Kervyn de Meerendré, te escorteren. Het radiocontact met de Harvard H-210 werd bruusk verbroken toen zij over de zeer gevoelige zone van Thysville – Matadi vlogen. Toen 1 Sgt De Brouwer, die Lt de Changy moest aflossen, een uur later opsteeg, vond hij geen spoor, noch van de helikopter, noch van de Harvard. De ware toedracht kwam slechts enkele dagen later aan het licht: de helikopter was geland op de binnenkoer van een cementfabriek, en de bemanning werd vermoord voordat de helikopter binnen een hangar gesleurd werd. De Harvard van de Changy werd, boven Inkisi, geraakt door grondvuur, waarbij de piloot waarschijnlijk verwond werd. Toch slaagde hij erin een noodlanding te maken. Missionarissen, die toesnelen om hem te helpen, werden verjaagd door de rebellen die de piloot doodschoten en zijn lichaam in de rivier wierpen, op een plaats die vergeven was van krokodillen.

Die dag dropten vijf Flying Boxcars, onder leiding van Majoor Laforce in CP-9, Para's over Kindu. Het zicht was slecht en de wolken hingen laag. Ze maakten drie "runs" over de DZ op een hoogte van 1.000 voet (300 m), en terwijl golven para's neerdaalden, steeg er plotseling een helikopter van de FP op.

Dakota K-19 (Kapt Danhiez) had 20 Para's gedropt op het vliegveld van Banningville (Bandundu) en bleef er rondcirkelen om vijandig geweervuur aan te trekken om zo de Para's naar de rebellen te leiden. Zijn brandstof raakte echter op, en hij kon N'Djili niet meer bereiken. Hij landde dan maar ergens onderweg, en de bemanning ontwapende hierbij zeven soldaten van de FP. Nadat ze brandstof hadden opgeslagen, vlogen zij terug naar de basis met zeventien vluchtelingen aan boord.

In de vroege morgen van 19 juli waren er dringend ver-

à Kindu où un peloton para était tombé dans une embuscade à proximité. A 3.50 h une formation de C-119 décolla de Kamina ; au-dessus de la ville la brume matinale ne s'était pas encore dissipée au moment où ils arrivaient, mais par pur hasard le seuil de piste était visible, et un avion put se poser. Son équipage se précipita vers la tour de contrôle abandonnée et, après quelque recherche, il fut capable de faire fonctionner la balise radio, permettant ainsi aux autres C-119 ainsi qu'à une formation proche de Harvard, de se poser en sécurité.

### La catastrophe du C-119

Ce même jour, le 19 juillet, le malheur frappe à nouveau. Le C-119 CP36 transportait quarante hommes d'unité de défense d'aérodrome (UDA) vers une destination près de la frontière avec le Ruanda-Urundi ; lorsque, survolant la province du Kivu, un moteur tomba en panne. Volant asymétriquement, l'avion lourdement chargé perdait sans cesse de l'altitude. Bien qu'ayant largué quelques charges, une crête montagneuse s'éleva sous le soleil tropical, et le CP36 s'écrasa à vingt mètres sous le sommet, à Sake-Masisi près de Goma. Trente-sept hommes furent tués sur le coup, y compris quatre des cinq membres d'équipage. Les survivants, gravement blessés, entamèrent un périple de quatre-vingt kilomètres au travers des taillis et des étroites passes de montagnes. Quatre périrent en route, dont le survivant de l'équipage. Les Cdt Van Gompel, Cdt Genbrugge, Adj 1e kl Jacques, Adj Devarez, Adj Laurent et leurs passagers furent les dernières victimes de la force aérienne au cours de cette opération de maintien de la paix.

Un DC-3 de la Sabena recueillit les survivants, et comme Goma était aux mains des rebelles, les corps des victimes furent transportés par-delà la frontière vers Usumbura, d'où ils furent ramenés vers Kamina à bord du CP9 et du CP26.

Le 23 juillet, les CP34, CP39 et CP40 transportèrent les corps vers Kitona, pour le voyage de retour en Belgique par la mer.

Comme les forces des Nations Unies prenaient progressivement la relève des Belges, les Harvard du Flight d'Appui Feu et les Fouga Magister avaient quitté N'Djili pour le 20 juillet.

Menée par le Cdt Le Hardy, la formation comprenait les H35, H207, H213, H216, H220 et H221, ainsi que les quatre Magister mentionnés auparavant. En ce qui concerne les avions de transport du 15e Wing, ceux-ci avaient commencé un pont aérien de cinq jours, qui se prolongea jusqu'au 24 juillet, évacuant les forces belges

sterkingen nodig in Kindu, vermits een peloton Para's in de omgeving in een hinderlaag gevallen was. Om 03.50 steeg een formatie C-119 op van Kamina. De ochtendmist boven de stad was nog niet opgelost toen ze er toekwamen, maar gelukkig was het begin van de landingsbaan even zichtbaar en een toestel kon landen. De bemanning snelde naar de verlaten controletoren en slaagden er met enige moeite uiteindelijk toch in de radiobaken aan te zetten, zodat de overige C-119, alsook een formatie Harvards die in de omgeving toerde, veilig konden landen.

### De ramp met de C-119

Diezelfde dag, op 19 juli dus, sloeg het noodlot opnieuw toe. De C-119 CP-36 vloog 40 manschappen van de vliegveldverdedigingseenheid naar een klein plaatsje langs de grens met Ruanda-Burundi toen, boven de Kivu-provincie, een motor uitviel. Op slechts een motor vliegend verloor het zwaar geladen toestel constant hoogte, zelfs nadat een gedeelte van de lading overboord gegooid was. De top van een heuvelkam doemde op in het tegenlicht van de tropische zon, en de CP-36 vloog tegen de helling, op slechts 60 voet (20 meter) van de top. Dit gebeurde in Saha-Masisi, in de omgeving van Goma. Zevenendertig mensen overleefden de klap niet, waaronder vier van de vijf bemanningsleden. De zwaar gewonde overlevenden begonnen aan een trektocht van 80 Km door het struikgewas en de smalle bergpassen. Onderweg stierven er nog vier, inbegrepen het overlevend bemanningslid. Cdt Van Gompel, Cdt Genbrugge, Adj 1e Kl Jacques, Adj. Devarez, Adj. Laurent en hun passagiers werden aldus de laatste luchtmachtsslachtoffers van deze operatie om de vrede te bewaren.

Een DC-3 van SABENA pikte de overlevenden op, en omdat Goma in handen was van de rebellen werden de stoffelijke resten van de slachtoffers over de grens naar Usumbura

gebracht, vanwaar zij in de CP-9 en CP-26 terug naar Kamina gevlogen werden. Op 23 juli brachten CP-34, CP-39 en CP-40 de lichamen naar Kitona, voor hun terugreis naar België over de zee.

Vermits de VN strijdkrachten geleidelijk aan de opdracht van de Belgen hadden overgenomen, hadden de FAF Harvards en Fouga Magisters N'Djili verlaten sinds 20 juli. Onder leiding van Cdt Le Hardy bestond de formatie uit H-35, H-207, H-213, H-216, H-220 en H-221, en de vier Magisters waarvan sprake hierboven. De transportvliegtuigen van de 15e Wing waren begonnen aan een vijfdaagse luchtbrug die duurde tot 24 juli, en



**Commandant Van Gompel,  
commandant de bord du CP36  
boordcommandant van de CP36**

de la capitale vers Kitona. Comme il y avait un nombre impressionnant de mouvements d'avions de transport étrangers amenant les forces des Nations Unies et du matériel, il y eut quelques problèmes de ravitaillement, occasionnant des maux de tête, entre autres pour le Lt Col Kaisin à N'Djili, et pour le Cdt Cloeckart à Kitona. Pure coïncidence, c'était également la période d'entretien et de réparation des Dakota à Kamina. Malgré l'arrivée des forces des Nations Unies, l'agitation se poursuivait dans le pays ; à Tshikapa les paras belges avaient dû mettre fin à des émeutes ; comme l'aérodrome était impraticable pour les C-119, et qu'un largage était risqué à cause d'une ligne à haute tension à proximité, une formation de Dakota (les K1, KP4, K13 et K40) menée par le Lt Col Kreps se posa avec nonante-huit paras, mais bien après qu'une formation de deux Harvard ait effectué quelques survols d'intimidation. Lorsque les Dakota apparurent au-dessus de l'aérodrome, quelques-uns des rebelles présents sur le tarmac lâchèrent leurs armes et s'enfuirent pour avoir la vie sauve.

Durant la même période plusieurs ponts aériens furent organisés pour ramener à Kamina les paras d'Usumbura et de Luluabourg ; ces formations comprenaient les CP23 (Lt de Liedekerke), CP24 (Cdt Hubert), CP26 (Cdt Van Lerberghe), CP31 (Adj Semey) et CP39 (Cdt Van Boxstael).

Le 22 juillet à 7.05 h, quatre Harvard de Kamina décollaient de Kolwezi au sud Katanga. Le but était de détruire huit canons antiaériens Bofors de 40mm, ainsi que seize mitrailleuses lourdes Browning de 16mm ; ceci à l'aide de mitrailleuses et de roquettes. L'objectif constituait l'armement principal des forces rebelles installées dans les baraques Nzilo. Celles-ci étaient situées près du barrage de Delcommune sur la rivière Lualaba, qui alimentait une centrale à 30 km de Kolwezi. Pour des raisons purement humanitaires, l'officier en charge des troupes belges responsables de l'assaut suspendit les opérations aériennes à 7.15 h, sachant que de nombreux soldats congolais vivaient là avec leurs familles.

Quelques jours plus tard, au cours d'un vol de Kamina à Sandoa, le Lt Swieteck, à bord de son Harvard, le H207, fut confronté à un problème de moteur. Il parvint à se poser près du village de Kamweka ; mais l'avion était détruit, heureusement le pilote et son passager étaient saufs. Le 29 juillet, une équipe de dépannage récupéra les éléments encore utilisables, après quoi elle mit le feu au H207.

La force aérienne belge eut à déplorer une autre perte le même jour, lorsque le Sycamore B-3 eut une panne de transmission au cours d'une mission au profit de l'armée. Au terme d'une auto rotation dans la brousse, un signal de détresse fut transmis vers Kamina. L'équipage ramena l'équipage à la base, ne laissant sur place qu'un mécanicien attendant que des pièces de rechange soient

waarbij Belgische strijdkrachten vanuit de hoofdstad naar Kitona geëvacueerd werden. Gezien het enorm aantal bewegingen van vreemde transportvliegtuigen, die VN strijdkrachten en materiaal aanvoerden, ontstonden er refuelling problemen die voornamelijk kopbrekens bezorgden aan Lt Kol. Kaisin in N'Djili en Cdt Cloeckart in Kitona.

Toevallig was dit eveneens de periode voor het geplande onderhoud en herstelling van de Dakota's in Kamina.

Ondanks de aankomst van de VN-strijdkrachten bleef de onrust in het land duren en Belgische Para's moesten een oproerende menigte gaan bedwingen in Tshikapa. Vermits het vliegveld ongeschikt was voor de C-119 en er bovendien een hoogspanningslijn liep die gevaar betekende voor een dropping, zette een formatie Dakota's, onder leiding van Lt Col. Kreps en bestaande uit K-1, KP-4, K-13 en K-40, er 98 Para's aan de grond, nadat een sectie van twee Harvards enkele intimiderende overvluchten hadden uitgevoerd. Toen de Dakota's verschenen boven het vliegveld wierpen sommige van de rebellen op de tarmac hun wapens neer en vluchtten ze voor hun leven.

In die periode werden meerdere "airlifts" georganiseerd om parabataljons van Usumbura en Luluabourg terug te brengen naar BAKA. Aan deze formatievluchten namen onder meer CP-23 (Lt de Liedekerke), CP-24 (Cdt Hubert), CP-26 (Kapt Van Lerberghe), CP-31 (Adj. Semey) en CP-39 (Kapt Van Boxstael) deel.

Op 22 juli, om 07.05 U stegen vier Harvards van BAKA op vanaf Kolwezi in Zuid Katanga. Ze moesten acht 40 mm Bofors luchtafweerkanonnen en 16 Browning 12.7 mm zware machinegeweren vernietigen met hun boordkanonnen en raketten; dit geschut vormde immers de voornaamste bewapening van de rebellen in de Nzilo barakken. Deze barakken bevonden zich nabij de Delcommune dam op de Lualaba rivier, met een elektrische centrale op 30 Km van Kolwezi. Om zuiver humanitaire redenen stopte de bevelhebber van de Belgische grondtroepen, die de aanval moest verder zetten, de luchtoperaties om 07.15 U, vermits er daar veel Kongolese soldaten samen woonden met hun familie.

Een paar dagen later kreeg de H-207 van Lt Swieteck motorpech tijdens een vlucht van Kamina naar Sandoa. Hij slaagde erin het toestel veilig aan de grond te zetten in de omgeving van het dorp Kamweka. Het vliegtuig was "total loss", maar gelukkig waren de piloot en zijn passagier veilig. Op 29 juli haalde een depannage ploeg alle bruikbare onderdelen uit het wrak, waarna de H-207 in brand werd gestoken.

Diezelfde dag verloor de Belgische Luchtmacht nog een toestel toen de Sycamore B-3, tijdens een zending voor de landstrijdkrachten, problemen kreeg met de overbrenging. Tijdens de daarop volgende "autorotatie-landing" in het struikgewas, kon de bemanning nog een noodsignaal naar Kamina sturen. De bemanning werd terug gebracht naar de basis, maar een mechaniker

languées le lendemain.

Lorsque celles-ci arrivèrent, le mécano n'était pas certain que le pilote du Dakota l'ait vu à son premier passage ; aussi, à l'encontre de toutes les instructions, il tira une fusée rouge à l'aide de son pistolet Very. Lorsqu'elle retomba au sol encore incandescente, elle mit le feu à la brousse ainsi qu'à l'hélicoptère. Heureusement le mécanicien en réchappa. Ce serait le dernier vol d'un

werd achter gelaten om te wachten op wisselstukken die 's anderendaags gedropt zouden worden. Toen deze wisselstukken toekwamen was de man op de grond er niet zeker van of de Dakota piloot hem wel gezien had tijdens de eerste overvlucht. Tegen alle richtlijnen in vuurde hij toch een rode seinkogel af met zijn Very pistool. Toen de brandende "flare" neerkwam zette hij het struikgewas en ook de helikopter in brand. Gelukkig kon



Bristol Sycamore

Sycamore belge, car le B-2 était cloué au sol à Kamina par manque de pièces de rechange ; on y mit délibérément feu juste avant que n'arrivent les troupes des Nations Unies.

Kabalo, Kongolo et Bakwanga étaient quelques endroits d'où les soldats belges se retirèrent vers Kamina au cours de ces derniers jours de juillet. Il y avait également la 4e compagnie paracommando d'Albertville (Kalemie) qui évacua à bord du CP9, et les dernières unités d'un régiment de grenadiers d'Elisabethville (Lubumbashi) dans le CP23, le 28 juillet.

### Dernières opérations et retraite

Les troupes des Nations Unies devenant omniprésentes au Congo, les unités d'Appui Feu à Kamina n'avaient plus de raison d'être ; dès lors de nombreux Harvards s'envolèrent vers Usumbura au Ruanda-Urundi. Une fois sur place, ils furent utilisés pour des missions d'intimidation afin de mettre une fin aux guerres tribales. Le premier août, les derniers paras belges quittaient Bunia dans la province d'Ituri, pour y être remplacés par des troupes éthiopiennes. Au cours des deux jours suivants, Kikwit était évacué par les C-119 CP22 (Capt Van Boxstael), CP32 (Capt Terryn) et CP34 (Capt Solie). Ils emmenèrent plusieurs Européens, bien que d'autres désiraient rester sous le nouveau régime. Le Dakota K1 opérait surtout entre Kolwezi et Lubumbashi, Kamina.

Les 3 et 4 août, le K40 volait de l'autre côté de la frontière au Ruanda-Urundi, et en cinq vols le personnel des flights Harvard furent transportés vers Kigali. L'après-midi du 4 août, l'arrière-garde belge quittait Luluabourg

de mechanieker ontsnappen. Dit zou de laatste vlucht van een Belgische Sycamore zijn, vermits de B-2, bij gebrek aan wisselstukken, aan de grond stond in Kamina. Hij werd opzettelijk in brand gestoken kort voordat de VN troepen er toekwamen.

Kabalo, Kongolo en Bakwanga waren enkele locaties vanwaar de Belgische soldaten, in deze laatste julidagen, terugplooiden naar BAKA. Verder was er nog de 4de Compagnie Paracommando, die van Albertville (Kalembe) terug keerde naar BAKA in CP-9, en de laatste eenheden van een regiment grenadiers van Elisabethville (Lubumbashi) naar BAKA in CP-23 op 28 juli.

### Laatste operaties en terugtocht

Met al die VN strijdkrachten die over gans Kongo neerstreken, was er niet langer behoefte aan de FAF eenheden te Kamina, en dus werden veel Harvards overgevlogen naar Usumbura in Ruanda-Burundi. Daar werden zij ingezet voor intimidatievluchten om stammenoorlogen te stoppen. De eerste dag van augustus verlieten de laatste Belgische para's Bunia in de Ituri provincie: zij werden vervangen door Ethiopische troepen. Gedurende de twee volgende dagen werd Kikwit ontruimd met de C-119 CP-22 (Kapt Van Boxstael), CP-32 (Kapt Terryn) en CP-34 (Kapt Solie). Zij vlogen ook meerdere Europeanen over, maar anderen verkozen te blijven onder het nieuwe regime. De Dakota K-1 vloog meestal op de route van Kolwezi naar Lubumbashi en Kamina.

Op 3 en 4 augustus vloog de K-40 aan de andere kant van de grens, in Ruanda-Burundi, en bracht (in vijf

(Kananga) à bord du C-119 CP29, tandis que des Douglas C-124 Globemaster de l'USAF (United States Air Force) approvisionnait BAKA (base de Kamina) au profit des troupes tunisiennes des Nations Unies. Le lendemain c'était au tour de Kindu d'être évacué par les troupes belges. Il fallut six C-119 pour effectuer cette mission, mais par manque d'espace, il n'y avait de place que pour trois avions ; aussi le retrait dut s'accomplir en deux phases.

Au Bas-Congo, un autre 'Flying Boxcar' devait charger

vluchten) leden van de Harvard Flights naar Kigali. Op 4 augustus, in de namiddag, verliet de Belgische achterwacht Luluabourg (Kananga) aan boord van de C-119 CP-29, terwijl USAF Douglas C-124 Globemaster IIs, bevoorrading naar BAKA brachten, bestemd voor de Tunesische VN strijdkrachten.

's Anderendaags verlieten de Belgische strijdkrachten Kindu. Zes C-119 waren nodig voor deze opdracht, maar vermits er, op de kleine dispersal, slechts plaats was voor drie toestellen, moest deze terugtocht in twee



DC4 escorté par des Harvards

DC4, geëscorteerd door Harvards

une Alouette II et le moteur d'un Dove pour les déposer à Kamina. Le 10 août, des conflits se déclenchèrent à nouveau entre les rebelles et les unités belges, et le Dakota K40 vint larguer des bandes de munitions de mitrailleuses dont les soldats d'un régiment de grenadiers avaient un urgent besoin. Quelques jours plus tard, trois C-119 embarquaient pour Usumbura tous les Piper L-18C Super Cub et Alouette restant et qui appartenaient à l'aviation légère de l'armée (Belgian Light Aviation). La place devenait une sorte de deuxième Kamina d'où hommes et matériel étaient constamment transportés du ou vers le Congo.

Le 15 août vit le départ du 1er Régiment des Guides d'Elisabethville. Sous l'œil des forces suédoises des Nations Unies, eut lieu une parade cérémonieuse avant leur embarquement à bord de cinq C-119 : les CP9, CP10, CP13, CP19 et CP33, à destination de Kamina; de là toutes les troupes belges rejoignirent le pays à bord de Boeing 707 de la Sabena et de DC-6 de la 21<sup>ème</sup> Escadrille.

Au milieu de toutes ces évacuations, le 23 août, des incidents violents éclatèrent à nouveau à Albertville (Kalemie). Deux Dakota, le K1 et le KP4, suivis du C-119 CP35, y transportèrent d'urgence des troupes, mais les émeutes prenant de l'extension, il fallait davantage de paras. Deux Dakota et deux C-119 arrivèrent dans la soirée. Comme tous les services d'aérodrome

fases gebeuren.

In de "Bakongo" moest een andere Flying Boxcar een Alouette II en een motor van een Dove gaan oppikken, en naar Kamina brengen. Op 10 augustus begonnen de schermutselingen tussen de rebellen en Belgische eenheden opnieuw, en Dakota K-40 dropte de hoognodige munitiebanden voor de machinegeweren voor de soldaten van een regiment grenadiers in actie. Enkele dagen later werden alle overgebleven Piper L-18C Super Cubs en Alouettes van het Belgische Licht Vliegwezen overgevlogen naar Usumbura met drie C-119. Zo werd deze stad een soort tweede Kamina, vanwaar manschappen en bevoorrading constant overgevlogen werden naar of van Kongo.

Op 15 augustus verliet het 1ste Regiment van de Gidsen Elisabethstad. Onder het oog van de Zweedse VN strijdkrachten stapten zij op in een ceremoniële parade voordat zij aan boord gingen van de vijf C-119 die hen opwachtten: CP-9, CP-10, CP-13, CP-19 en CP-33. Zij zetten koers naar Kamina vanwaar alle Belgische troepen naar huis gevlogen werden met Boeing's 707 van Sabena en DC-6-en van het 21<sup>e</sup> Smaldeel.

Tijdens al deze evacuatiebraken, op 23 augustus, opnieuw opeens hevige incidenten uit in Albertstad (Kalemie). Twee Dakota's, K-1 en KP-4, en vervolgens de C-119 CP-35, brachten er troepen aan die dringend nodig waren, maar de onlusten breidden zich uit, en er

étaient inopérants, des lampes artisanales ('gooseneck') remplacèrent le balisage de piste. L'agitation prit fin après deux jours, permettant la poursuite du retrait des forces belges. Tandis que les Dakota et les 'Flying Boxcar' volaient sans discontinuer de Kitona à Usumbura, les CP15 (Capt Terryn), CP18 (Capt Migliavacca), K40 (Capt Danhiez) et K1 (Adj Halleux) poursuivaient l'évacuation des troupes belges de Lubumbashi vers Kamina. De là elles embarquaient à bord de C-130 Hercules USAF à destination de la Belgique.

Alors que la plus grande partie du retrait touchait à sa fin, il y eut à nouveau des émeutes à Kigali (Rwanda) le 27 août, mais deux Dakota suffirent pour amener des forces de police. Ces mêmes avions, le K19 (Capt Vingerhoets) et le K40 (Adj Devisscher), évacuèrent des troupes belges de Manono (province du Tanganyka) le jour suivant, tandis que le CP20 (Capt Teeuwen) était utilisé sur la ligne BAKI (base Kitona) - BAKA - Usumbura.

**...le 15ième Wing de Transport avait accompli 3075 heures de vol au cours de 860 missions, au cours desquelles avaient été transportés pas moins de 3735 passagers et 460 tonnes d'approvisionnement**

Le Dakota K21 transporta le général Geysen, commandant COMETRO (commandement des forces métropolitaines), d'Elisabethville à Kamina, pour son retour en Belgique, et à la fin du mois, le retrait massif des troupes pouvait être considéré comme terminé. En près de deux mois et en une combinaison de support logistique, d'évacuations humanitaires et de d'interventions militaires, le 15ième Wing avait accompli 3075 heures de vol au cours de 860 missions, au cours desquelles avaient été transportés pas moins de 3735 passagers et 460 tonnes d'approvisionnement.

Les Fouga Magister furent retransportés en Belgique pour rejoindre ceux faisant déjà partie de la flotte du Wing d'Entraînement de Brustem ; ce ne fut pas le cas des

waren meer para's nodig. 's Avonds kwamen er twee Dakota's en twee Flying Boxcars toe. Vermits alle faciliteiten op het vliegveld buiten dienst waren, moesten de lampen naast de landingsbaan vervangen worden door inderhaast geïmproviseerde "gooseneck flares". Na twee dagen kwam er een einde aan de onrust, en zo konden de Belgische strijdkrachten zich verder terug trekken. Terwijl Dakota's en Flying Boxcars continu zendingen uitvoerden van Kitona naar Usumbura, voltooiden CP-15 (Kapt Terrijn), CP-18 (Kapt Migliavacca), K-40 (Kapt Danhiez) en K-1 (Adj Halleux) de evacuatie van de Belgische strijdkrachten van Lubumbashi naar Kamina. Bij hun aankomst daar stegen zij in wachtende C-130 Hercules (van USAF), die hen terugvloegen naar België.

Tegen het einde van het voornaamste stadium van de terugtrekking waren er, op 27 augustus, opnieuw opstanden in Kigali (Rwanda), maar twee Dakota's volstonden om de nodige politiemacht ter plaatse te brengen. Diezelfde toestellen, K-19 (Kapt Vingerhoets) en K-40 (Adj Devisscher) evacueerden 's anderendaags de Belgische troepen uit Manono in de Tanganika provincie, terwijl de CP-20 (Kapt Teeuwen) op de BAKI-BAKA-Usumbura route vloog.

**...De 15e Transport Wing had 3.075 uren gevlogen tijdens 860 zendingen. Hierbij werden niet minder dan 3.735 passagiers en 460 Ton bevoorrading getransporteerd**

De Dakota K-21 bracht Gen Geysen, Bevelhebber van de COMETRO van Elisabethstad naar Kamina voor zijn terugvlucht naar België, en op het einde van de maand kon men stellen dat de massieve terugtrekking van de troepen beëindigd was. In bijna twee maanden, en met een mengeling van logistieke steun, humanitaire evacuatie en militaire steunzendingen, had de 15e Wing 3.075 uren gevlogen tijdens 860 zendingen. Hierbij werden niet minder dan 3.735 passagiers en 460 Ton bevoorrading getransporteerd.

De Fouga Magisters werden terug gevlogen naar België, om er bij die van de Trainings Wing in Brustem gevoegd



Kamina, évacuation de familles vers Kolwezi  
evacuatie van families naar Kolwezi

**Kamina, C124  
Globemaster  
approvisionnement  
les troupes de  
l'ONU**

**Kamina, C124  
Globemaster die  
de troepen van de  
UNO bevoorradt**



Harvard.

Certaines sources indiquent qu'à la fin des opérations trente-deux étaient encore disponibles. De ceux-ci, douze des premières versions, peut-être davantage, furent volés vers Usumbura au Ruanda-Urundi où ils furent utilisés principalement pour des missions d'intimidation lors de conflits tribaux. Un de ceux-ci, le H213, s'écrasa le 10 mars 1961, lors d'une répétition d'un show aérien à Usumbura, tuant l'adjudant Micha et le lieutenant de Pret. En juillet de la même année, on rapporte la présence des Harvard de la COMRU suivants à Kigali : H22, H23, H34, H35, H208, H220, H221 et H223.

Le dernier accident fatal d'un Harvard de la force aérienne belge outremer eut lieu le 23 avril 1962, lorsque le H203 toucha un arbre pendant un survol à basse altitude ; il s'écrasa dans le lac Nyanza. Avec la fin de COMRU (commandement Ruanda-Urundi) et de la présence militaire belge dans son ancien protectorat, les derniers Harvard furent transférés à la Force Aérienne Congolaise. Certains, comme le H15, le H19 et le H216, avaient été vendus auparavant à la South African Air Force, qui en était toujours un grand utilisateur. En ce qui concerne les T-6H MDAP (Military Defense Assistance Program), leur propriétaire, le gouvernement des Etats-Unis, estimait trop élevé le coût du rapatriement par mer ; dès lors ils furent délibérément détruits au bulldozer à Kamina en octobre 1960.

Après que la majorité des forces belges ait quitté le pays, quelques C-119 continuaient d'achever le boulot entre septembre et décembre 1960, opérant de Kamina vers Kitona et Usumbura. Des années plus tard, l'assistance militaire belge était à nouveau sollicitée - mais cela, comme on dit, est une autre histoire... ■

te worden, maar dat gebeurde niet met de Harvards. Sommige bronnen melden dat er hiervan, op het einde van de operaties, nog steeds 32 beschikbaar waren. Hiervan werden er minstens 12 van het oudste type overgevlogen naar Usumbura in Ruanda-Burundi, waar zij voornamelijk ingezet werden tijdens intimidatievluchten tijdens stammentwisten. Een ervan, H-213 crashte op 10 maart 1961 tijdens een herhaling voor een luchtschouw in Usumbura. Adjudant Micha en Luitenant de Pret vonden hierbij de dood. Sommige bronnen vermelden de aanwezigheid, in juli van dat jaar, van de volgende COMRU Harvards in Kigali: H-22, H-23, H-34, H-35, H-208, H-220, H-221 en H-223.

De laatste fatale crash van een Harvard van de Belgische Luchtmacht in de overzeese gebieden gebeurde op 23 april 1962, toen H-203 een boom raakte tijdens een lage overvlucht, en in het Nyanza meer terecht kwam. Bij het einde van COMRU, en van de Belgische militaire aanwezigheid in zijn vroeger protectoraat, werden de overige Harvards over de grens gebracht, naar de "Force Aérienne Congolaise". Sommige, zoals H-15, H-19 en H-216 waren vroeger reeds verkocht aan de Zuid-Afrikaanse Luchtmacht, nog steeds een fervent gebruiker van dit type. De T-6H die onder MDAP (Military Defense Assistance Program) gefinancierd waren, werden in oktober 1960 opzettelijk vernield met bulldozers in Kamina, vermits hun eigenaar, de regering van de VS, het te kostelijk vond om hen terug te brengen.

Nadat het grootste gedeelte van de Belgische strijdkrachten het land hadden verlaten, bleven er toch enkele C-119, van september tot december 1960, om de opdracht te voleindigen. Zij vlogen van Kamina naar Kitona en Usumbura.

Jaren nadien werd er opnieuw om Belgische militaire bijstand verzocht, maar dat is, zoals men zegt, een ander verhaal... ■



# PREMIERES EVACUATIONS AERIENNES DE BLESSES ET MALADES

Avec la précision et la rigueur historique qui le caractérisent, le général-major médecin Edgard Evrard a rédigé en 1982 une relation très détaillée de nos premières évacuations \*. En voici les extraits les plus significatifs.

\* 'Acta medicinalia militaria belgica - 134<sup>e</sup> année - n°2 - juin 1982'

Personne n'oserait mettre en doute l'éminence des services rendus par l'aviation au cours de la deuxième guerre mondiale, et à l'important problème de l'évacuation des blessés et malades militaires.

C'est le 11 août 1945 que la première évacuation sanitaire belge eut lieu entre Londres et Bruxelles. Immédiatement après, entre le 24 août 1945 et le 18 décembre 1945, c'est-à-dire au cours des derniers mois du séjour en Irlande du Nord des brigades belges qui y recevaient leur formation militaire, le transport par air d'une partie des blessés et malades de ces brigades, soignés à l'hôpital militaire de Moira, au sud de Belfast, apporta une contribution pratique et appréciable au problème de l'évacuation de ces patients vers la Belgique.

## La Convention de Genève

L'aviation sanitaire fut introduite en 1929 dans la

# EERSTE LUCHTEVACUATIES VAN GEKWETSTEN EN ZIEKEN

Met de nauwkeurigheid en de historische nauwlettendheid die hem tekenen heeft generaal-majoor geneesheer Edgard Evrard in 1982 een zeer gedetailleerd relaas van onze eerste luchtevacuaties opgesteld \*. Hier volgt een selectie van de meeste significante uittreksels.

\* 'Acta medicinalia militaria belgica - 134<sup>e</sup> jaar - n°2 - juni 1982'

Niemand zou het grote belang van de diensten die de luchtvaart gedurende de Tweede Wereldoorlog heeft bewezen voor het belangrijke probleem van het vervoer van militaire zieken en gekwetsten, in twijfel durven trekken.

Het is op 11 augustus 1945 dat de eerste Belgische sanitaire evacuatie plaatsvond, tussen Londen en Brussel. Juist daarna, tussen 24 augustus en 18 december 1945, gedurende de laatste maanden waarin Belgische brigades hun militaire vorming in Noord-Ierland kregen, heeft het luchttransport zijn nut bewezen : toen werd immers een deel van de zieken en de gekwetsten uit deze brigades, die in behandeling waren in het militaire hospitaal van Moira, ten zuiden van Belfast, door luchtevacuaties naar België gerepatriëerd, een praktische, zeer gewaardeerde oplossing.

## De Conventie van Genève

De sanitaire luchtvaart werd in 1929 in de Conventie van Genève opgenomen, ter gelegenheid van één van haar revisies.

De vliegtuigen moesten in het wit geschilderd zijn en duidelijk het kenmerk van het Rode Kruis dragen naast de nationale kleuren, aan boven- en onderzijde. België heeft gedurende het Interbellum nooit sanitaire vliegtuigen van



Dans la version SANEVAC le C130 peut transporter 74 brancards - In de SANEVAC versie kan de C130 74 liggende gewonden vervoeren

Convention de Genève, à l'occasion d'une de ses révisions.

Les aéronefs devaient être peints en blanc et porter le signe de la Croix-Rouge à côté des couleurs nationales sur leurs faces inférieures et supérieures. La Belgique, dans la période d'entre-deux-guerres, ne posséda jamais d'avions sanitaires de ce type.

## La situation en Belgique avant 1940

Il existait, dans chacun des six groupes de l'Aéronautique Militaire, c'est-à-dire sur chaque terrain d'aviation militaire, un appareil Potez 33, avion monomoteur de transport léger, dont les dimensions de la carlingue et la puissance du moteur permettaient de prendre à son bord quatre blessés assis ou deux couchés.

Le major médecin Sillevaerts, chef du Service de Santé de l'Aéronautique Militaire, obtint du Commandement que ces six appareils pussent, à tous moments, être utilisés pour des transports de blessés graves des camps militaires.

Quand la Belgique fut en guerre, le 10 mai 1940, aucune évacuation sanitaire de personnel militaire n'avait encore été réalisée en Belgique.

Des prisonniers belges furent rapatriés par air grâce au vaste pont aérien organisé en 1945 par les Américains et les Britanniques lors de la libération des camps de prisonniers en Allemagne, Autriche et Pologne. Des malades se trouvaient sûrement parmi eux.

## Le capitaine médecin Evrard

Capitaine médecin, j'étais en 1945 affecté à l'Inspection Générale de la Section belge de la Royal Air Force à Londres. Porteur à cette époque du grade de Squadron Leader dans la RAF Medical Branch, j'occupais le poste de 'Senior Medical Officer' de cet organisme. Cette Inspection était, en fait, l'Etat-major de la future Force Aérienne Belge en cours de constitution.

Au retour d'une inspection des Forces Belges en Irlande du Nord, en juillet 1945, le général-major médecin Voncken, Inspecteur Général du Service de Santé, me fit part de la nécessité d'organiser, dans les plus courts délais, des évacuations sanitaires par avion entre l'Irlande et Bruxelles, et entre l'Allemagne et Bruxelles.

La Section Belge de la Royal Air Force disposait en propre, à l'aérodrome de Hendon, au nord de Londres, d'un Flight de Transport et Communication, composé d'avions Anson, De Havilland Dominie et Oxford, et relevant directement des autorités belges. Je fis état qu'à ma connaissance deux avions Anson de cette unité étaient grésés pour pouvoir remplir immédiatement des missions sanitaires.

L'aménagement intérieur des Anson permettait de

dit type bezeten.

## De situatie in België voor 1940

In elk van de zes groepen van de Militaire Luchtvaart - in praktijk op elk militair vliegveld - bestond er een toestel Potez 33, een licht éénmotorig transporttoestel waarvan de afmetingen van de cabine en de motorkracht het vervoeren van vier zittende of twee liggende gekwetsten mogelijk maken. Majoor-geneesheer Sillevaerts, diensthoofd van de Gezondheidsdienst van de Militaire Luchtvaart, bekwam van het commando dat deze zes toestellen te allen tijde zouden kunnen worden aangewend voor het transport van gekwetsten. Hij beoogde eerst en vooral de evacuatie van de ernstige gekwetsten van de militaire kampen. Vanaf het ogenblik dat België op oorlogsvoet stond, op 10 mei 1940, had nog geen enkele sanitaire evacuatie van militair personeel plaatsgehad.

Belgische gevangenen werden dankzij de grootscheepse luchtbrug van de Amerikanen en van de Britten gerepatriëerd, in 1945, bij de bevrijding van de gevangenkampen in Duitsland, Oostenrijk en Polen. Er bevonden zich vast en zeker zieken onder hen.

## Kapitein geneesheer Evrard

In 1945 was ik, kapitein geneesheer, afgedeeld aan de Algemene Inspectie van de Belgische Sectie van de Royal Air Force te Londen. Met de graad van Squadron Leader in de RAF Medical Branch bekleedde ik de functie van 'Senior Medical Officer' van deze instelling. Deze Algemene Inspectie was de feitelijke staf van de toekomstige Belgische Luchtmacht die in volle opbouw was.

Terug van een inspectie van de Belgische Strijdkrachten in Noord-Ierland, in juli 1945, deelde generaal-majoor geneesheer J. Voncken, Inspecteur-Generaal van de Gezondheidsdienst, mij mee dat het noodzakelijk was sanitaire luchtevacuaties op zeer korte termijn te organiseren, tussen Ierland en Brussel, en ook tussen Duitsland en Brussel.

De Belgische Sectie van de RAF beschikte organiek, op het vliegveld van Hendon, ten noorden van Londen, over een transport- en communicatievlucht bestaande uit vliegtuigen Anson, De Havilland Dominie en Oxford die direct onder Belgisch bevel stonden. Ik liet opmerken dat, voor mij, twee Anson vliegtuigen van deze eenheid zo uitgerust waren dat ze onmiddellijk sanitaire opdrachten konden uitvoeren.

De uitrusting binnen de Anson maakte het plaatsen van twee opeengestapelde brancards mogelijk. Naast de begeleider konden deze vliegtuigen ofwel twee liggende en twee zittende, ofwel zes zittende patiënten vervoeren. Voor het gebruik van DC-3 (Dakota), voor meer omvangrijke transporten, moest de Inspectie van de

recevoir deux brancards superposés. Outre le convoyeur, ces avions pouvaient transporter deux couchés et deux assis ou bien six assis. Pour l'emploi de DC-3 (Dakota), en cas de transports plus importants, il fallait que l'Inspection de la Section Belge RAF s'adressât à l'Air Ministry (britannique).

### La première évacuation

Le 10 août après-midi, le lieutenant-colonel médecin Gallemaerts, chef du Service de Santé des Forces Belges en Grande-Bretagne, demandait que deux militaires belges, polyfracturés, hospitalisés à Wimbledon, fussent transférés dès que possible à Bruxelles. Le vol fut préparé pour le lendemain.

C'est ainsi que le 11 août 1945, deux blessés militaires belges furent évacués de Hendon à Melsbroeck, par un Anson belge aménagé en avion sanitaire et piloté par l'adjudant aviateur Carin, Flying Officer dans la RAF. J'accompagnais comme médecin convoyeur.

### La guerre des papiers

L'évacuation des blessés belges de l'hôpital de Moira fut préparée sans délai, avec la direction de cet hôpital. Outre les délais purement logistiques, celle-ci s'enquerrait aussi si elle était en droit d'imposer le voyage par air à un militaire belge qui refuserait ce genre d'évacuation. Existait-il des instructions précises à ce sujet ? Ne fallait-il pas faire signer, aux militaires à évacuer, des déclarations par lesquelles ils reconnaissaient qu'ils prenaient place **volontairement** à bord d'un avion ? J'avais entendu poser les mêmes questions à Bruxelles dans les bureaux du Service Central de Santé.

Le colonel-aviateur Guillaume décida, avec le langage catégorique qui lui était propre, qu'à chaque vol je prendrais place à bord de l'avion. Je recevais carte blanche et avais autorité pour trancher sur place tout ce qui se présenterait comme difficultés d'ordre médical ou administratif.

Que serait devenue la logistique des évacuations sanitaires par voie aérienne durant les combats sur tous les théâtres d'opérations de la seconde guerre mondiale si, pour pouvoir procéder à l'évacuation aérienne de centaines de milliers de blessés, l'autorité médicale responsable eût dû obtenir l'accord écrit des intéressés pour ce mode de transport ?

### Le premier transport Moira - Bruxelles

Le premier transport d'Irlande eut lieu le 24 août. La veille, vers 16 h, l'Anion piloté par le lieutenant aviateur (flying officer) J. Mathieu se posait sur l'aérodrome de Long-Kesh, distant de l'hôpital de Moira d'une dizaine de kilomètres.

Le lendemain, quatre blessés assis étaient conduits à l'aérodrome de Long-Kesh à 8 h 30 du matin.

Belgische Sectie van de RAF zich wenden tot het Air Ministry (Brits).

### De eerste evacuatie

Op 10 augustus, 's namiddags, vroeg luitenant-kolonel geneesheer Gallemaerts, Chef van de Gezondheidsdienst van de Belgische Strijdkrachten in Groot-Britannië, dat twee Belgische militairen, die verscheidene fracturen opgelopen hadden, en te Wimbledon gehospitaliseerd waren, zo vlug mogelijk naar Brussel vervoerd zouden worden.

De vlucht werd voor 's anderendaags gepland. En zo werden twee Belgische militaire gekwetsten van Hendon naar Melsbroek overgevlogen, in een Belgische Anson die in sanitair vliegtuig was omgebouwd, en door adjudant-vlieger Carin, flying officer van de RAF, bestuurd werd. Ik was geneesheer aan boord.

### De papieren oorlog

De evacuatie van Belgische gekwetsten van het hospitaal van Moira werd onverwijld voorbereid, samen met de directie van dit hospitaal. Naast louter logistieke details vroeg deze zich ook af of zij het recht had de luchtreis op te leggen aan een Belgische militair die dit soort evacuatie zou weigeren.

Waren er dienaangaande duidelijke instructies ? Moesten men aan de betrokken militairen niet een verklaring laten tekenen door dewelke zij erkenden dat zij **vrijwillig** aan boord van een vliegtuig stapten ? Ik had dezelfde vragen horen stellen in Brussel, in de burelen van de Centrale Gezondheidsdienst.

Kolonel-vlieger Guillaume besliste op zijn welbekende categorische toon dat ik voor elk vlucht aan boord plaats zou nemen. Ik kreeg carte blanche en zou dus de bevoegdheid krijgen om ter plaatse de knoop door te hakken wat de medische en administratieve knelpunten betreft.

Wat zou er van de logistiek van de sanitaire luchtvacaties gedurende de gevechten op alle operatietonen van de Tweede Wereldoorlog geworden zijn, als de verantwoordelijke medische autoriteit een schriftelijk akkoord van de betrokkenen voor dit transportmiddel had moeten bekomen, om tot de luchtvacuatie van honderduizenden gekwetsten te kunnen overgaan ?

### Het eerste transport Moira - Brussel

Het eerste transport vanuit Ierland had op 24 augustus plaats. 's Daags tevoren landde de Anson van luitenant-vlieger (flying officer) J. Mathieu op het vliegveld van Long-Kesh, op een tiental kilometer van het hospitaal van Moira.

's Anderendaags werden vier zittende gekwetsten naar het vliegveld van Long-Kesh gebracht. Na drie en een half uur vliegen landden zij op het vliegveld van Evere

Débarqués après trois heures et demi de vol, à l'aérodrome d'Evere où les attendaient des voitures d'ambulance, ils étaient admis à l'hôpital de Bruxelles au début de l'après-midi. Un autre vol eut lieu, dans les mêmes conditions, le 8 septembre ; il ramena six blessés.

### La mise en œuvre de DC-3

Les démarches entreprises à cet effet auprès de l'Air Ministry permirent d'assurer des évacuations aériennes à trois reprises différentes, au moyen de DC-3 Dakota. A chaque voyage, on ramenait ainsi d'Irlande une vingtaine de patients graves, couchés et assis. Ces vols eurent lieu en octobre, novembre et décembre 1945.

Le dernier vol eut lieu le 16 décembre 1945. L'hôpital belge de Moira devant être évacué à la suite du départ des dernières troupes belges, un Dakota transporta de Long-Kesh à Melsbroek les derniers blessés graves - dix couchés et onze assis - pour lesquels le transport maritime et terrestre eût été difficile, sinon impossible, à la date fixée pour la fermeture de l'hôpital.

Au total, sept transports sanitaires furent organisés pendant les cinq derniers mois du séjour des brigades belges en Irlande, dont cinq entre Long-Kesh et Bruxelles. Ils permirent d'évacuer septante-deux patients dont vingt et un couchés.

### La création de la Force Aérienne

Lorsqu'en 1946, l'escadrille de transport de la Force Aérienne, réorganisée comme Force Belge autonome, fut équipée de DC-3, ces avions furent munis des dispositifs permettant de les utiliser en air-ambulance. C'est en 1947 que le plan de l'évacuation par air des malades et blessés des hôpitaux militaires belges en Allemagne fut repris.

La suppression de l'hôpital militaire de Tongres suspendit l'exécution de ce projet. Il fut repris en octobre 1947, sous la forme d'une évacuation sanitaire hebdomadaire de Wahn (Cologne) à Bruxelles, par DC-3. Le premier vol prévu dans le cadre de cette organisation eut lieu le 7 novembre 1947.

### Conclusion

Les premières évacuations par air au profit du Service de Santé Belge en 1945 eurent des effets très heureux sur les conceptions du Service de Santé Militaire Belge en cours de réorganisation. Elles furent une initiation pratique à un problème totalement nouveau à cette époque pour la presque totalité des officiers médecins belges. Elles fournirent aux sceptiques et aux routiniers une démonstration des possibilités de cette forme d'évacuation, dans une situation concrète.

waar ambulancevoertuigen hen opwachtten ; en in de vroege namiddag bereikten zij het hospitaal van Brussel. In dezelfde omstandigheden had een andere vlucht plaats op 8 september, met zes gekwetsten.

### De vluchten per DC-3

De stappen bij het Air Ministry ondernomen maakten drie luchtvacuaties per DC-3 Dakota mogelijk. Bij elke vlucht bracht men zo een twintigtal liggende en zittende, ernstige patiënten van Ierland terug. Deze vluchten hadden in oktober, november en december plaats.

De laatste vlucht gebeurde op 16 december 1945. Het Belgische hospitaal van Moira moest ten gevolge van het vertrek van de laatste Belgische troepen ontruimd worden ; zo vloog een Dakota de laatste ernstige gekwetsten - tien liggende en elf zittende -, voor wie een transport over land en zee moeilijk of onmogelijk zou geweest zijn, van Long-Kesh naar Melsbroek over, op de vastgestelde datum van sluiting van het hospitaal.

In totaal werden zeven sanitaire transporten georganiseerd gedurende de vijf laatste maanden van het verblijf van de Belgische brigades in Ierland, waarvan vijf tussen Long-Kesh en Brussel. Zo werd de evacuatie van 72 patiënten, waarvan 21 liggende, mogelijk gemaakt.

### De oprichting van de Luchtmacht

Wanneer in 1946 het transportsmaldeel van de Luchtmacht - die als autonome Belgische Macht gereorganiseerd was geweest - met DC-3 werd uitgerust, werden deze vliegtuigen van de middelen voorzien die het mogelijk maakten als air-ambulance te fungeren. Het is pas in 1947 dat het luchtvacuatieplan voor zieken en gekwetsten van de Belgische militairen in Duitsland hernomen werd. De afschaffing van het militair hospitaal van Tongeren maakte dat de verwezenlijking van dit project opgeheven werd. Het werd in oktober 1947 hernomen onder de vorm van een wekelijkse sanitaire evacuatie van Köln-Wahn naar Brussel, per DC-3. De eerste vlucht in het kader van deze organisatie had op 7 november 1947 plaats.

### Besluit

De eerste luchtvacuaties ten bate van de Belgische Gezondheidsdienst in 1945 hadden bijzonder voordelige gevolgen op de opvattingen over de Belgische Militaire Gezondheidsdienst tijdens zijn reorganisatie. Ze vormden een praktische initiatie voor een totaal nieuw probleem in die tijd, voor bijna alle Belgische geneesheer officieren. Voor sceptici en mensen die het van de routine willen hebben, verschaften ze een ware demonstratie van de mogelijkheden van die vorm van evacuatie, in een concrete situatie.

## Général-Major Médecin Edgard Evrard

## Generaal-majoor geneesheer Edgard Evrard

*Le général-major médecin Evrard est né le 28 septembre 1911.*

*Il obtient le diplôme de docteur en médecine en 1935, et à sa sortie de l'école d'application du Service de Santé de l'hôpital militaire de Bruxelles, il est désigné pour le Service de Santé de l'Aéronautique Militaire en juin 1936.*

*En janvier 1940, le lieutenant médecin Evrard est désigné pour le 3ième Régiment d'Aéronautique à Evere, unité avec laquelle il participe à la campagne de mai 1940. Ainsi que de nombreux aviateurs, il quitte la Belgique le 6 juin 1942 à destination de l'Angleterre. Après un long périple au travers de la France et des Pyrénées, et un internement de plus de sept mois au camp de Miranda en Espagne, il parviendra à Londres le 1 mai 1943.*

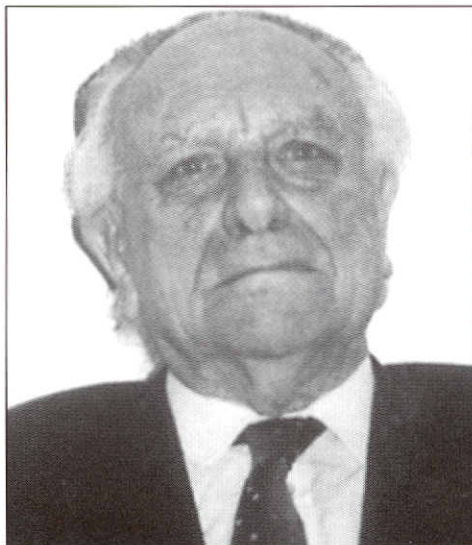
*Affecté à la Section Belge de la RAF dans différentes unités, il rejoindra finalement Londres en septembre 1944, et débarque à Bruxelles le 9 septembre pour enrôler les candidats élèves-pilotes.*

*En 1946, le capitaine médecin Evrard est désigné comme chef du Service de Santé de la Force Aérienne et créera début des années 50 le Centre de Médecine Aéronautique à la caserne Gêruzet (Etterbeek).*

*Il est nommé Inspecteur Général du Service de Santé des Forces Armées en octobre 1968, fonction qu'il occupera jusqu'à sa mise à la retraite le 1 octobre 1970.*

*Poursuivant ses activités dans le domaine de la médecine aéronautique et spatiale, il consacrait en outre ses loisirs à l'histoire de la médecine.*

*Grande figure de la Force Aérienne, le général-major médecin Evrard est décédé le 1 juillet 1999.*



**Gén-maj Méd E. Evrard**  
**Med Gen-maj E. Evrard**

*Generaal-Majoor Geneesheer Evrard werd geboren op 28 september 1911. Hij wordt Dokter in de Geneeskunde in 1935, en bij het verlaten van de applicatieschool van de Medische Dienst van het Militair Hospitaal van Brussel, wordt hij, in juni 1936, aangeduid voor de Medische Dienst van de Militaire Luchtvaart.*

*In januari 1940 wordt Luitenant Geneesheer Evrard aangeduid voor het 3e Luchtvaart Regiment te Evere. Met deze eenheid neemt hij deel aan de campagne van mei 1940. Zoals zovele vliegers, ontvlucht hij België op 6 juni 1942, met bestemming Engeland. Na lang rondzwerven door Frankrijk en de Pyreneeën, en een internering van meer dan zeven maanden in het kamp van Miranda (Spanje), komt hij in Londen toe op 1 mei 1943.*

*Hij wordt aangehecht bij verschillende eenheden van de Belgische Sectie van de RAF, en keert uiteindelijk terug naar*

*Londen in september 1944. Hij ontscheept in Brussel op 9 september om er kandidaat leerling-piloten aan te werven.*

*In 1946 wordt Kapitein-Geneesheer Evrard aangeduid als Hoofd van de Gezondheidsdienst van de Luchtmacht, en creëert, begin van de vijftiger jaren, het Centrum voor Luchtvaartgeneeskunde in de kasern Gêruzet (Etterbeek).*

*In oktober 1968 wordt hij benoemd tot Algemeen Inspecteur van de Gezondheidsdienst van de Strijdkrachten. Hij behoudt deze functie tot zijn op pensioen stelling op 1 oktober 1970.*

*Hij zette zijn activiteiten verder in het domein van de luchtvaart- en ruimtogeneeskunde, en wijdde bovendien zijn vrije tijd aan de geschiedenis van de geneeskunde.*

*Generaal-Majoor Geneesheer Evrard, grote figuur in onze Luchtmacht, overleed op 1 juli 1999.*

## Actualités - Actualiteit



Een nieuw toestel voor de 15 Wing (21 Smaldeel) : Embraer 145; er werden vier toestellen van dit type aangekocht en eveneens vier toestellen van het type 135. Meer hierover in volgend nummer.

Un nouvel appareil pour le 15 Wing : Embraer 145; quatre appareils de ce type équiperont la 21 Escadrille, ainsi que quatre du type 135. Plus d'information dans le prochain numéro.

# LE RETOUR DU ROI LEOPOLD III

En complément de l'article qui parut dans le numéro précédent, voici deux documents qui nous paraissent très intéressants pour illustrer l'événement évoqué.

# DE TERUGKEER VAN KONING LEOPOLD III

Ter vervollediging van het artikel dat verscheen in het vorige nummer vindt U hieronder twee documenten die ons zeer interessant lijken om de vertelde gebeurtenis te illustreren.



22 jul 1950  
DC3 OT-CWG K16 in vlucht van Genève naar Evere  
DC3 OT-CWG K16 en vol de Genève à Evere

ANNÉE - JAAR		AVION					MISSION ZENDING
MOIS MAAND	Date Datum	TYPE TYPE					
1950							
Juillet	21	Dakota	K 16	Lt Col Burniaux	lieu Ten Linden	Evreux - Genève Premier Ministre Président de Chambre Président du Sénat	
Juillet	22	Dakota	K 16	Lt Col Burniaux	lieu Ten Linden	Genève - Evreux Le Roi Le Prince de Liège Premier Ministre	

Logbook LtCol F. Burniaux

## MERCI A MARIE-CHRISTINE LYBAERT

Pour le splendide diorama qu'elle réalisa et offrit à notre centre. Il s'agit d'une toile de deux mètres sur deux mètres à la peinture acrylique ; elle représente Melsbroek dans les années cinquante, ainsi que vu par l'équipage d'un C-119 qui se présente pour une approche sur la piste (actuellement la 07). Cette œuvre d'art est destinée à être suspendue devant le cockpit exposé en notre centre;...n'hésitez pas à venir l'admirer. Toutes nos félicitations et remerciements à Marie-Christine, une de nos fidèles membres.

Jo Huybens

## DANK U MARIE-CHRISTINE LYBAERT

Voor het schitterende diorama dat zij realiseerde en schonk aan ons centrum. Het gaat om een doek van twee meter op twee in acrylverf; het stelt Melsbroek voor in de jaren vijftig, gezien door de bemanning van een C-119 die zich aanbiedt voor een nadering op de landingsbaan (momenteel de 07). Dit werk is bestemd om te worden opgehangen voor de cockpit die in ons centrum tentoongesteld wordt,... aarzel niet om het te komen bewonderen. Al onze gelukswensen en dank voor Marie-Christine, één van onze trouwe leden.

Jo Huybens