



NEWS

N° 17, Dec 2001

Nostalgia



Human Ops



New Base Co

Dakota News

Sommaire

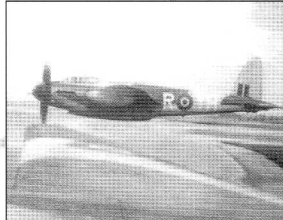
Inhoud

P 3 Nous vous présentons...

Blz 3 Wij stellen U voor...

P 4 Il y a soixante ans...

Blz 4 Zestig jaar geleden...



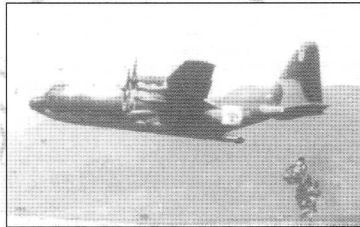
P9 Nostalgie

Blz 9 Nostalgie



P 12 Deux années d'opérations
humanitaires (1985-1986)

Blz 12 Twee jaar van
humanitaire zendingen (1985-
1986)



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 Meisbroek

Tél : (02) 7524650 Fax: (02) 752 46 51

Cotisation annuelle de membre "Dakota" : € 13 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>

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 Meisbroek

Tel: (02) 7524650 Fax: (02) 7524651

Jaarlijkse bijdrage als lid "Dakota" : € 13 te storten op
rekening nr. 438-1064121-48 t.v.v. de VZW (deze bij-
drage geeft recht op DAKOTA NEWS)

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

WIJ STELLEN U VOOR ...

NOUS VOUS PRESENTONS ...

**Kolonel Vlieger Rudy Geirnaert,
commandant 15 Wing (11 okt 2001)**

**Colonel Aviateur Rudy Geirnaert, com-
mandant 15 Wing (11 oct 2001)**

Geboren te Gent op 22 juni 1953. Na de humaniora, richting Wetenschappelijke A, trad hij in 1972 toe tot de Koninklijke Militaire School, waar hij deel uitmaakte van de 113de promotie "Alle Wapens". Gekozen hebbend voor het varend personeel van de Luchtmacht, volgde hij terzelfdertijd de basisopleiding op Marchetti in de Elementaire Vliegschool van Goetsenhoven. Eens de Koninklijke Militaire School beëindigd, gaat hij in januari 1978 naar Brustem als promotiecommandant van de promotie 76B leerling-piloten en vervolgt zijn opleiding op Fouga Magister en T33 om op 1 maart 1979 zijn "vleugels" te ontvangen. Onmiddellijk daarna begint hij zijn opleiding als jachtpiloot op F-104G Starfighter in de 1 Jachtwing Alle Weer te Beauvechain, om vanaf 1981 over te schakelen op F-16 waarmee hij zijn rol van jachtpiloot vervolmaakt in het 350 Squadron.



In juni 85, na de vorming tot Hoofdofficier aan het Koninklijk Hoger Instituut voor Defensie, wordt hij aangeduid als Operatieofficier van het 350 Squadron; een jaar later neemt hij de functie Ops & Training over in de 1 Wing en wordt in december 86 bevorderd tot majoor. In augustus 87 start hij zijn tweede loopbaan als Stafofficier bij de Staf van de Luchtmacht op de sectie Plannen & Programma's, als projectleider van diverse luchtverdedigingsprogramma's.

In september 90 krijgt hij het bevel over het 349 Squadron te Beauvechain; hij verlaat de operationele jachtvliegerij in september 1992 om chef te worden van het studiebureau van de planningsectie van de Staf Luchtmacht. Drie jaar later wordt hij Syntheseofficier van dezelfde sectie. In februari 98 wordt hij aangeduid om de "92nd Senior Course" aan het Nato Defence College te Rome te volgen. Tot de graad van kolonel bevorderd in december 98, wordt hij even later aangeduid als hoofd van de Sectie Plannen op de Materieeldivisie van de Generale Staf, waar hij o.a. verantwoordelijk wordt voor het opstellen van een materieel-investeringsplan op lange termijn in het kader van het Strategische Plan voor de Krijgsmacht 2000-2015.

Op 21 mei 2001 komt hij naar de 15 Wing Luchttransport waar hij een conversie tot C-130 piloot volgt; op 11 oktober volgt hij kolonel vlieger André Muller op als commandant van de 15 Wing.

Rudy Geirnaert totaliseert 2500 vlieguren, is gehuwd met Marie-José Bruyneel, en is vader van een dochter, Ilse, en een zoon, Tom.

In naam van al onze leden wensen wij hem succes en geluk met de "Gentle Giants" van de 15 Wing.

Né à Gent le 22 juin 1953. Après ses humanités scientifiques, il entre en 1972 à l'Ecole Royale Militaire où il fait partie de la 113e promotion "Toutes Armes". Ayant opté pour le personnel navigant de la Force Aérienne, il commencera en même temps sa formation sur Marchetti à Goetsenhoven. L'Ecole Royale Militaire achevée, il rejoint, en janvier 1978, la promotion élèves-pilotes 76B dont il est commandant de promotion, et poursuit son entraînement sur Fouga Magister et T33

jusqu'à l'obtention de ses "ailes" le 1 mars 1979. Dans la foulée débute sa formation de pilote de chasse sur F-104 Starfighter au 1 Wing de Chasse Tout Temps à Beauvechain. En 1981 débute sa conversion F-16, sur lequel il remplira sa tâche de pilote de chasse au sein de la 350e escadrille. En juin 1985, après sa formation d'Officier Supérieur à l'Institut Royal Supérieur de Défense, il est désigné comme Officier d'Opérations de la 350e escadrille; un an plus tard il occupe la fonction d'Ops & Training du 1 Wing, et est nommé major en décembre 86.

En 1987 commence sa deuxième carrière en tant qu'officier d'Etat-Major à l'Etat-major de la Force aérienne, section Plans et Programmes; il y est directeur de projets de divers programmes de défense aérienne. En septembre 90 il devient commandant de la 34ge escadrille à Beauvechain; il quitte l'aviation de chasse opérationnelle en septembre 92 pour devenir chef du bureau d'étude de la section Plans de l'Etat-Major FAé. Trois ans plus tard, il est Officier de Synthèse de cette même section.

En février 98 il suit le "92nd Senior Course" au Collège de Défense de l'Otan à Rome.

Promu au grade de colonel en décembre 98 il est nommé chef de la section Plans de la Division Matériel de l'Etat-Major Général, où il est notamment responsable de la rédaction du plan d'investissement du matériel à long terme dans le cadre du Plan Stratégique des Forces Armées 2000-2015.

Le 21 mai 2001, il rejoint le 15 Wing de Transport Aérien où il suit sa conversion de pilote C-130; le 11 octobre il devient commandant du 15 Wing, succédant au colonel aviateur André Muller.

Rudy Geirnaert totalise 2500 heures de vol; il est marié à Marie-José Bruyneel et est le père d'une fille, Ilse, et d'un fils, Tom.

Au nom de nos membres, nous lui souhaitons succès et bonheur parmi les "Gentle Giants" du 15 Wing.

Dankzij Reg Day, een oudgediende van de 13ge RAF Wing, die ons een bezoek bracht in 1998, konden wij in contact treden met Eric Whittle, die deel uitmaakte van de 140e RAF Wing.

Deze Wing, uitgerust met Mosquito's, omvatte drie Smaldelen: het 21 RAF Sqn, het 464 RAAF Sqn en het 487 RNZAF Sqn. Ze waren operationeel in Melsbroek vanaf 17 april 1945, enkele weken voor de Duitse capitulatie. Tussen juli en november 1945 verlieten deze smaldelen Melsbroek.

Eric vertelt ons enkele herinneringen die hij bewaard heeft aan zijn verblijf op de basis 858 (Melsbroek).

La narration qui suit nous vient de Eric Whittle, qui faisait partie du 140 Wing RAF lorsque celui-ci arriva à Melsbroek en avril 1945, peu avant la reddition allemande; stimulé par Reg Day, un de nos membres et ancien du 139 Wing, il nous fait part de quelques souvenirs de son séjour en Belgique, alternant l'anecdote et le drame.

Le 140 Wing, équipé de Mosquito Mk VII, se composait de trois escadrilles: 21 Squadron, 464 Squadron (australien) et le 487 Squadron (néo-zélandais). E. Whittle faisait partie du service de contrôle aérien; nous tenons à le remercier de contribuer de cette manière à l'enrichissement de notre documentation.

ZESTIG JAAR GELEDEN

Een Belgische zomer

Ik denk dat ik "Bruxelles" voor het eerst te zien kreeg tegen eind april. Inderdaad, ik herinner mij nog de eigenaardige schrijfwijze op de wegwijzers. Dit was bevreemdend voor een Engelsman, die het had leren spellen als "Brussels", maar deze spelling was bijzaak, na de winter die wij in een gure streek van Noord Frankrijk doorgebracht hadden, op dertig mijlen van Amiens. Eindelijk vonden wij opnieuw overal winkeltjes en trams en geplaveide straten: het was hemels.

OK, de titel is enkele jaren verkeerd, want vermits ik dit



Mosquito, 140 Wing

schrijf in 2001, is het slechts zesenvijftig jaar geleden, maar nogmaals, wie geeft hierom? In de herinnering van hen die deze periode meemaakten betekent vier jaar niet meer dan een vluchtig moment.

Zoals gezegd had ik, of beter gezegd hadden wij, de winter doorgebracht in Frankrijk, eindeloze sorties

IL Y A SOIXANTE ANS

Un été belge...

Je pense que c'est à la fin du mois d'avril (1945) que je découvris Bruxelles; de fait, je me souviens de la manière bizarre dont la ville était mentionnée sur les panneaux de signalisation. Bizarre, car on nous avait appris à écrire Brussels; mais peu importe la manière, car après avoir passé l'hiver dans le nord morose de la France, à une cinquantaine de kms d'Amiens, tout endroit où il y avait des magasins, des trams et des rues pavées, représentait le paradis.

Nous sommes en 2001, alors qui va se tracasser à propos de détails d'il y a cinquante-six ans? Dans la mémoire de ceux qui y étaient alors, ce n'est qu'une période fugitive. Comme je disais, nous avions passé l'hiver en France, accomplissant des missions innombrables vers les positions ennemies au-delà du Rhin, harassant de nuit les troupes et les mouvements de matériel, et nous rendant plutôt impopulaires auprès de la Luftwaffe lorsque nous couvrions leurs aérodromes de cratères. C'était notre contribution aux opérations combinées de la 'Second Tactical Air Force', mieux connue comme 2nd TAF RAF. Nous, le 140 Wing, étions les spécialistes du 'Hit and Run' (littéralement: 'frappe et cours'), et notre réputation s'était forgée lors de l'opération Jericho *

*'Jericho', opération au cours de laquelle l'aviation alliée attaque la prison d'Amiens pour délivrer des résistants condamnés à mort; c'était le 18 février 1944

Mon outil n'était pas du type volant; c'était un camion 'trois tonnes', dans notre jargon de l'époque, un Bedford OL, chargé d'équipement électrique pour l'éclairage d'urgence des approches et des chemins de

vliegend tegen de vijandelijke posities over de Rijn. Bij nacht bestookten wij hun troepen- en vrachtransporten, en over het algemeen maakten wij ons impopulair bij de Luftwaffe, toen wij hun vliegvelden gingen bezaaien met kraters. Dit was onze bijdrage tot de

gecombineerde operaties van de "Second Tactical Air Force", beter bekend als TAF 2 van de RAF. Wij vormden de 140e Wing, de "Hit and Run" specialisten van Operatie Jericho.

Ik bestuurde geen vliegende machine, maar een drie ton vrachtwagen (een "Bedford QL" in de taal van het ogenblik). Die was volgestouwd met elektrische uitrusting om noodverlichting voor landingszone en taxitrack te kunnen installeren.

Ik herinner mij de weg niet meer die wij volgden om het centrum van de stad te vermijden, maar ik zie mij nog op een weg, met tramrails aan een kant. Daar zag ik mijn eerste tram op het vasteland, terwijl hij het konvooi voorbij stak. Hij bestond uit drie voertuigen (hoe eigenaardig voor een Engelse waarnemer), en spoorde naar een plaats, HAACHT genoemd. Ik weet nog steeds niet of het uitgesproken werd als "Harct", als "Hayct", of enkel "Hact" (wat uiteindelijk de uitspraak is die ik verkies). Iets verder langs de weg sneden de tramsporen dwars door de velden, en vermeden op die manier een klein dorp, waarvan ik de naam vergeten ben. Iets verder vervoegde de tramlijn opnieuw de weg. Dan herinner ik mij een groot gebouw aan de rechterkant van de weg. Onmiddellijk daarna leidden de "Dispatch Riders" mij door een poort in de prikkeldraadversperring, en zo belandden wij naast de controletoren.

Wij ontladden het elektrisch materiaal in een nabijgelegen barak, en moesten dan langs de "perimeter track" naar een andere uitgang. Wij verlieten het vliegveld, staken de weg en de tramsporen over, en belandden in een ander complex, waar Belgische Luchtmachtpolitie de toegang bewaakte.

Nadat wij de truck geparkeerd hadden op de toegewezen plaats, bracht men ons iets verder van de ingang, waar wij naar rechts draaiden, door een deur en dan een trap op naar de bovenverdieping, die na dien ons "Unit Pay Office" werd. Deze bovenste ruimte was tamelijk groot, en visueel onderverdeeld in secties door het dakgebinte. Van zodra we ons hier gevestigd hadden, hingen wij dekens aan die gebinten, om op die manier de ruimte op te delen in comfortabele kamertjes

roulement (taxiways).

Je ne me souviens plus de la route que nous avons suivie pour éviter le centre de la ville, mais bien de la chaussée le long de laquelle il y avait une voie de tram, et de la découverte de mon premier tram conti-

140W/21 Sqn, Belgian crew: Vandecasteele (Nav)/Noppe (Pil)



mental, ...lorsqu'il dépassa notre convoi. Il se composait de trois véhicules (étrange pour un Anglais) et se dirigeait vers Haacht; je ne sais toujours pas s'il faut prononcer Harct ou Hayct, ou tout simplement Hact, qui est la façon que je préfère. Un peu plus loin, la voie s'engageait dans les champs, contournant un petit village dont j'ai oublié le nom, pour rejoindre ensuite la route. Ensuite j'aperçus un grand bâtiment sur ma droite, à proximité duquel l'escorte nous dirigea vers une ouverture dans la clôture barbelée; découvrant alors que nous étions le long de la tour de contrôle. Nous déchargions notre matériel dans une baraque adjacente, et furent ensuite dirigés le long de la route périphérique vers un autre accès pour ressortir de l'aérodrome et retraverser la route et la voie de tram afin d'accéder à un autre site où la police de la force aérienne beige montait la garde.

Ayant garé notre véhicule à l'endroit prévu, nous fûmes conduits vers une porte à notre droite et par laquelle nous accédions à un escalier nous conduisant à l'étage où s'établirait notre bureau de paiement. Cette pièce était relativement spacieuse et divisée en sections par les charpentes du toit; une fois installés, nous y suspendions nos couvertures, afin d'aménager de 'confortables' dortoirs de deux lits. Étrange, mais je ne me rappelle pas s'il y avait des fenêtres ou des lucarnes dans cette pièce, ou si nous étions obligés de nous éclairer (électriquement) sans arrêt.

Mon ami Reg Day, qui était à Meisbroek avec le 139 Wing, et qui m'a convaincu d'écrire cet article, m'a dit qu'il ignorait à ce moment là l'existence de cet endroit;

met twee bedden. Eigenaardig genoeg herinner ik mij niet of er al dan niet vensters of dakkapellen waren in die ruimte, of dat er permanent elektrische verlichting noodzakelijk was.



Mijn vriend Reg Day, die in Meisbroek was met de 139th Wing, en die mij aanspoorde tot het schrijven van dit artikel, vertelt mij dat hij toendertijd niets afwist van deze site. Nochtans moeten zij die wel gebruikt hebben, vermits wij een stapel RAF bedden en kasten vonden in de hoek, verst verwijderd van de deur. Daar was eveneens een kleinere kamer, die achteraan uitgaf, en, naar ik meen, ook een "toilet room", maar daar ben ik niet zo zeker van.

Ik weet wel dat wij gingen eten in de Mess, aan de andere kant van de weg, en iets verder, aan die kant, bevond zich de gemeenschappelijke badkamer en douches, die wij naar waarde konden schatten toen het zomer werd. In deze zone bevond zich eveneens de "infirmierie" van de basis, en, voor zover ik mij kan herinneren, werden in bijna alle blokken de bovenverdiepingen gebruikt als logement. Bij ons was de "Flying Control Staff" gehuisvest (de huidige Air Traffic Control, maar ATC betekende voor ons "Air Training Corps", een "vóór dienstdtijd organisatie" voor geïnteresseerde jongeren). Ook de Brandweersectie, de RAF Police en allerlei Administratieve Secties waren hier gelogeerd.

Ik weet niet meer hoe wij er moesten geraken, maar ergens in het midden van deze zone bevond zich een grote vierkante grasvlakte. Ik ben er bijna zeker van dat die volledig omringd was met gebouwen, en dat men door een gebouw moest om er te geraken. Het is echter lang geleden... In elk geval was het op dat plein dat wij onze parade hielden op de zondag na "VE-Day". Bij mijn weten was dit de enige keer dat wij dit plein gebruikten, en tevens de enige parade die wij hadden in Meisbroek: wij waren inderdaad geen "paraderende wing". De Australiërs en de Nieuw Zeelanders vormden een zeer relaxte groep en, in feite, zolang je maar op tijd was voor je dienst, bleken zij niet al te veel bezorgd om jouw andere bezigheden.

pourtant ils devaient l'avoir utilisé, car nous y trouvions une pile de lits RAF et des garde-robes dans un coin près de la porte. Il y avait aussi une plus petite pièce à l'arrière, et il me semble qu'il y avait un coin toilette, sans en être certain. Je me rappelle que de l'autre côté de la rue se trouvait un mess où nous prenions nos repas; et un peu plus loin il y avait une salle d'eau commune et des douches, que nous avons appréciés lorsque vint l'été. L'infirmierie était également de ce côté, et dont l'étage servait de chambre. Notre bâtiment était occupé par le contrôle (Air Traffic Control) : pour nous ATC signifiait aussi Air Training Corps, une organisation pré militaire pour les jeunes gens intéressés. De ce côté on trouvait également la section anti feu, la police RAF et divers services administratifs.

Je ne sais comment nous y sommes arrivés, mais quelque part au centre il y avait un quadrilatère d'herbe; je suis certain qu'il était entouré de bâtiments, et qu'il fallait passer par un bâtiment pour y accéder. C'est vrai qu'il y a longtemps, mais sur cette pelouse s'est tenue une "Thanksgiving Parade" le dimanche après VE Day. Ce fut la seule fois où, je pense, elle fut utilisée, et la seule parade dont je me souviens à Melsbroek, car nous n'étions pas du style "parade". Les Australiens et les Néo-Zélandais formaient un groupe très détendu, et aussi longtemps que vous faisiez votre boulot, ils ne semblaient pas se tracasser de ce que vous faisiez d'autre.

Peu après VE Day, le 140 Wing vécut l'arrivée du Président des Etats-Unis (Truman) en Europe, alors qu'il venait conférer avec Mr Churchill et le général Eisenhower. Cet événement causa quelque embarras, et n'améliora pas l'image que nous avions de l'armée américaine. Pour des raisons de sécurité, l'aérodrome fut envahi par des soldats américains qui étaient arrivés aux petites heures, inattendus, non annoncés et, en ce qui nous concernait, indésirables. Ils montaient la garde près de chaque baraque, bâtiment et véhicule; rien ne pouvait se mouvoir jusqu'à ce que le Président ait atterri et quitté l'aérodrome. Leur sergent chef le fit clairement comprendre au caporal Langham et à moi-même, alors que nous accomplissions les quatre dernières heures de notre tour de permanence. Nous devons terminer à 7 h, et le Président et son cirque volant n'étaient pas attendus avant 11 h; comme nous n'avions pas de programme de vol de nuit cette fois là, le Squadron Leader Robson, notre Senior Flight Commander et officier en charge de notre équipe, était aller faire une sieste dans l'aire de repos de l'officier de garde, tandis que le reste de l'équipe de garde sommeillait dans une baraque proche, que nous utilisions comme salle d'équipage. Vers 6 h 30, le téléphone sonna, et 'Robbie' se deman-

Na VE-Day zag de 140e Wing de Amerikaanse President toekomen in Europa, toen hij overleg kwam plegen met Mr. Churchill en Generaal Eisenhower. Dat veroorzaakte nogal wat opschudding, en deed het Amerikaans leger erg dalen in de achting van onze manschappen. Uit veiligheidsoverwegingen overzwermden Amerikaanse militairen het hele vliegveld. Zij waren in de vroege ochtend aangekomen, onverwacht, onaangekondigd en, wat ons betrof, ongewenst. Zij bewaakten elke barak, elk gebouw, elk voertuig. Er mocht niets bewegen tot de President geland was, en hij het vliegveld verlaten had. Dat werd Cpl Langham en mijzelf, die de laatste vier uur van de nachtschift deden, zeer duidelijk gemaakt door de "Top-Sergeant". Onze shift zou eindigen om 07.00, maar de President en zijn "vliegend circus" werden pas omstreeks 11.00 verwacht. Vermits er toen geen nachtvluchten op het programma stonden, waren Sqn Ldr Robson, onze Senior FCO samen met de Officier met dienst van onze shift, beneden een dutje gaan doen in de "Duty Officer's rest room". De rest van de "Duty Crew" sliep in een nabijgelegen barak, die dienst deed als "crew room". Omstreeks 06.30 rinkelde de telefoon, en "Robbie" wilde weten wat er gaande was: een Yankee soldaat had hem verboden de rest room te verlaten, en bedreigde hem met een geladen geweer. Toen Cpl Langham hem verklaarde dat wij in dezelfde situatie verkeerden, gaf hij ons bevel dat, zolang wij "gevangen" bleven in de controletoren, NIEMAND toelating zou krijgen tot landen. Hij zei dat wel niet op die manier, maar wij voelden dat hij dit bedoelde!! De zaak werd uiteindelijk opgelost toen een Hoger Officier de Amerikaanse Commandant duidelijk maakte dat, tenzij de gronddiensten onmiddellijk afgelost werden, de President ergens anders zou moeten landen, of terug vliegen naar Amerika! Wij werden een uur te laat afgelost, de President landde veilig, bleef ergens overnachten en vertrok opnieuw de volgende dag. Toen wij de avond nadien van dienst terug kwamen, was alles peis en vree. Het Amerikaans Leger was verdwenen. Wij vonden de term "US Army"(!) nogal toepasselijk!

Een andere, en veel ernstiger gebeurtenis naar onze mening, was het verlies van zesentwintig mensenlevens bij een nachtelijke vliegtuigcrash eind augustus, begin september.

Meisbroek deed dienst als "Staging Post" bij het transport van een Britse Infanterie Brigade naar het Midden Oosten. De vliegtuigen vertrokken van ergens in Engeland, en kwamen in Meisbroek landen om brandstof bij te tanken voor de lange vlucht naar Castel Benito (naar ik meen in Tripoli). Op dat ogenblik was het Britse Achtste Leger uiteraard in controle van de Noord Afrikaanse kust. De toestellen waren Liberators, gevlogen door RAF Transport Command. Ze werden over het algemeen als "goede" vliegtuigen aanzien, en gewaardeerd door de bemanningen. Coastal Command had er veel gebruikt, maar in de strijd tegen de

da ce qui se passait, lorsqu'il fut empêché de quitter la salie de repos par un soldat 'Yank' qui l'avait menacé de son fusil armé. Lorsque le caporal Langham lui expliqua que nous étions dans la même situation, il donna l'ordre qu'aussi longtemps que nous étions 'captifs' dans la tour de controle, personne ne serait autorisé à atterrir; ce n'est pas exactement ce qu'il dit, mais nous comprenions que c'était ce qu'il pensait !! Le problème fut finalement résolu lorsqu'un officier supérieur signifia au commandant américain que si les services au sol n'étaient pas remis en fonction rapidement, le Président devrait trouver un autre endroit pour atterrir, ...ou retourner en Amérique ! Lorsque nous changions d'équipe une heure plus tard, le Président atterrit en toute sécurité, passa la nuit, et s'en retourna



USA -president Harry Truman bij zijn aankomst in Meisbroek, Jul 45

Président H. Truman à son arrivée à Meisbroek, Jui/45

le lendemain. Quittant notre service le soir suivant, tout respirait la paix et le calme, l'armée américaine s'était évanouie. Nous nous disions que le terme 'US' Army était approprié !

Un autre événement bien plus sérieux fut la perte de vingt-six hommes dans un accident d'avion, par une nuit de la fin août, ou peut-être début septembre.

Meisbroek était utilisé comme escale pour les mouvements d'une Brigade d'Infanterie Britannique vers le Moyen Orient; les avions partaient de quelque part en Angleterre, et atterrissaient ici pour refaire le plein d'essence avant un long voyage jusque Castel Benito, à Tripoli je pense. Acetté époque, la Sième Armée Britannique contralait la cote nord-africaine; les avions étaient des Liberators, mis en reuvre par le RAF

"U-Boats" bleek hun betrekkelijk klein vliegbereik hun grootste zwakte. Vandaar de noodzaak tot "topping up" op B58.

Ik was de nacht van het ongeval niet van dienst, maar het lawaai van de crash joeg bijna iedereen uit zijn bed, en de daarop volgende vuurzee was verschrikkelijk om zien. Het vliegtuig had geen hoogte kunnen winnen na het opstijgen, was afgeketst op de top van de bommenopslagplaats, en "had zijn rug gebroken". Het vatte vuur en één vleugeltank ontplofte. Dit wakkerde het vuur uiteraard nog meer aan, en bemoeilijkte in hoge mate het werk van de brandweerlui. Het feit, dat het wrak in wankel evenwicht beland was op de rand van de spoorwegberm, betekende een bijkomende moeilijkheid. De stoffelijke resten werden 's anderen-daags verwijderd door een ploeg van de brandweer en de medische sectie, terwijl een bewapende wacht de toeschouwers op een afstand moest houden, zodat ze niet veel konden zien. Lang nadien vertelde een van de "Medics" uit die ploeg enkele van ons dat de lichamen niet verbrand waren, maar wel gekookt in de hitte!

Ik herinner mij niet dat iemand morele bijstand heeft gekregen! Het maakte deel uit van onze job, en wij gingen gewoon verder en voerden die uit!

Maar laat ons eindigen met een aangename noot. Wij brachten veel van onze vrije tijd door in de stad, die ik, samen met mijn twee vrienden Les Langham en Harry Iredale ging ontdekken. Wij bezochten het panorama van Waterloo, de Kruidtuin en natuurlijk Manneke Pis. In de andere richting, op de weg naar Haacht, was er een gemengde Luchtafweer Batterij, met twee nogal vriendelijke ATS-meisjes onder hun personeel. Terug in Brussel hadden wij de Twenty-one Club, de Malcolm Club en, in een zijstraat van de hoofdbaan langs het "Archduke Leopold Hotel" (? de naam komt uit de diepte van mijn onderbewustzijn, en is misschien verkeerd), bevond zich "Le Chat Noir", een café-bar waar Janine en Jeanette, voor een gepaste beloning, gewoonlijk konden overhaald worden tot een demonstratie van buikdansen of een van hun andere talenten.

Madame beschikte eveneens over een paar talenten!!

May our memories ever linger and bring as much enjoyment to others as the event they recall did to us.

Bon Chance mes Amis, Bon Chance⁽²⁾

Vertaling:

Cdt. VI. b.d. J. Ackermans

⁽¹⁾ n.v.r. : U/S = UNSERVICEABLE

⁽²⁾ Zo in de oorspronkelijke tekst.

Transport Command. Iis étaient considérés comme de 'bons' avions et étaient appréciés de leurs équipages ; beaucoup avaient été utilisés par le Coastal Command, et pendant la guerre contre les U Baat, leur seul désavantage était un rayon d'action relativement faible, d'ou la raison du ravitaillement à la base B58 (Meisbroek).

Je n'étais pas de service la nuit où se produisit l'accident, mais le fracas fit sursauter chacun de son lit, et le feu qui s'ensuivit fut terrible. L'avion n'avait pu gagner de l'altitude après le décollage, avait rebondi sur un dépôt de bombes, brisant l'arrière du fuselage, et prenait ensuite feu, ce qui résulta en l'explosion d'un réservoir d'aile. Ce qui alimenta davantage l'incendie et empêcha les pompiers de s'approcher. L'épave était en déséquilibre sur le remblai d'une voie ferrée, ce qui n'arrangeait rien. Le lendemain, les pompiers et les infirmiers retiraient les corps, tandis qu'une garde armée tenait les voyeurs à distance ; longtemps après, un des infirmiers qui faisait partie de l'équipe, nous raconta que les corps n'avaient pas été brûlés mais littéralement 'cuits' par la chaleur ! Je ne pense pas que nous ayons bénéficié d'une aide psychologique ; cela faisait partie du job, et il fallait simplement continuer à le faire !

Mais terminons sur une note plus joyeuse. Nous passions pas mal de notre temps libre à explorer la ville, avec mes deux copains, Les Langham et Harry Iredale ; c'est ainsi que nous avons visité le panorama de Waterloo, le Jardin Botanique, et bien sûr, Manneken Pis. Dans l'autre direction se trouvait une batterie antiaérienne mixte, le long de la chaussée de Haacht, dont faisaient partie deux charmantes filles ATS...

Revenant à la ville, il y avait le 'Twenty One Club', le 'Malcolm Club'et, dans une rue adjacente au grand boulevard, à côté de l'hôtel Archiduc Léopold (?, ce nom émerge de ma mémoire lointaine, mais je peux me tromper), il y avait 'Le Chat Noir', un bar-café, où l'on pouvait persuader Janine et Jeanette de donner une exhibition de danse du ventre, ...et d'autres talents, pour un prix modique. Madame aussi avait quelques talents !!!

Puisse notre mémoire subsister et procurer aux autres autant de joie que les événements qu'elle éveille en nous.

« Bon Chance, mes Amis, Bon Chance »

Eric Whittle, juin 2001



NOSTALGIE

Op 24 maart 1987 steeg de C-130H met immatriculatie CH02 op van Kinshasa, met bestemming Kamina, waar het toestel twee uur dertig later landde, met als piloten "Mig" Migliavacca en Jean-Luc Feuillen. Na twee uur "lokale vluchten" keerden zij 's anderendaags terug naar Kinshasa.

Deze zending betekende voor "Mig" een terugkeer naar het verleden. Zijn relaas hiervan zal onze trouwe "Old-Timers" zeker niet onberoerd laten.

Kamina '87

Het vliegtuig begon te dalen, en in de verte verscheen de voormalige metropolitaanse basis van Afrika: Kamina (BAKA) in Shaba (ex-Katanga).

Ik voelde mij een beetje geëmotioneerd, want ik had de luchtmachtbasis van LUMWE gekend van 57 tot 60, in 61, 64 en in 67, maar vandaag, twintig jaar nadien, vroeg ik mij af wat er geworden was van de "mooiste basis van Afrika". Zo had een Amerikaanse expert de basis Kamina, waarvan de Landmachtbasis op een tiental kilometer van de Luchtmachtbasis lag, immers gekwalificeerd in 1959.

Toen wij door 3.000 meter daalden, en de toren ons meldde dat de "baan 31 Rechts" in gebruik was, kon ik, iets naar rechts, de stad Kamina vermoeden, die op ongeveer 50 Km van de basis ligt.

Tijdens de nadering kan men de twee evenwijdige landingsbanen gemakkelijk onderscheiden. De controletoren en de twee hangars zijn er nog steeds en iets

Le 24 mars 1987, le C-130 immatriculé CH02 décollait de Kinshasa à destination de Kamina, où il se posait 2h30' plus tard; aux commandes, "Mig" Migliavacca et Jean-Luc Feuillen. Après deux vols "locaux" i/s rejoindront Kinshasa le lendemain.

Cette mission représentait pour "Mig" un retour dans le passé, qu'il évoque d'une manière qui ne laissera pas indifférents nos fidèles "old timers".

Kamina 87

L'avion commençait à descendre et dans le lointain apparaissait l'ancienne base métropolitaine d'Afrique : Kamina (BAKA) au Shaba (ex-Katanga).

J'avais un pincement au cœur car j'avais connu la base Force Aérienne à Lumwe de 57 à 60, en 61, 64 et 67 mais aujourd'hui 20 ans après je me demandais ce qu'était devenu la plus belle base d'Afrique. Et oui ! C'est ainsi qu'un expert américain en 1959 avait qualifié Kamina avec sa base Force Terrestre et Force Aérienne distante l'une de l'autre de +/- 10 km.

Alors que l'on passait 3000 mètres toujours en descente la tour annonça "piste 31 droite en usage" et je devinais un peu sur la droite la ville de Kamina située à +/- 50 km de la base.

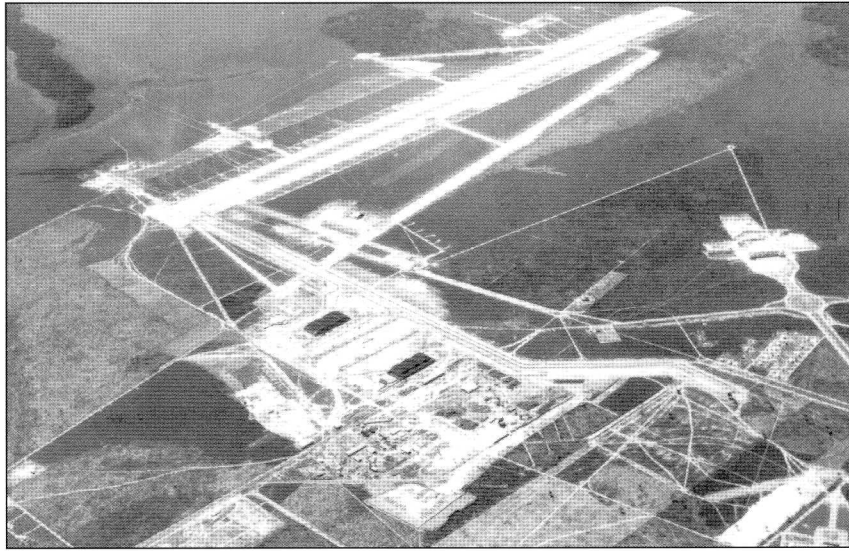
A l'approche de la base les 2 pistes parallèles se distinguent facilement. La tour de contrôle et les 2 hangars sont toujours là et puis dans la savane j'aperçois l'Ecole Technique et l'EPA (Ecole de

verder, in de savanne, zie ik de Technische School en de EPA (Ecole de Pilotage Avancé). Ik herken eveneens de Mess Officiers van de Luchtmacht, omringd door villas. Wij komen in "vent arrière" ... De herinneringen wellen op: de EPA, eerst met Harvards, daarna met Fougas, de "Flight Transport Congo" met zijn DC-3, de gebeurtenissen na de "Indépendance", met massieve deelname van de Luchtmacht en Sabena voor de redding en de evacuatie van de

bevolking en de "expatriés", de aankomst van de UNO ... Wij landen zonder problemen bij een temperatuur van 23°C. Het vliegtuig stopt aan de voet van de toren, en passagiers, materieel en voertuigen worden ontscheept. Militairen van de FAZ (Force Aérienne Zaïroise) zwermen rond het toestel en houden de ontlading in de gaten, die in 1.30 U beëindigd is. Een jeep met lang chassis verzekert het transport van de bemanning die in Kamina-stad zal logeren. Van de luchthaven nemen wij de weg die, langs het postkantoor van Lumwe, naar de Landmachtbasis loopt. De savanne is gegroeid, en de bomen vormen een scherm vóór de villas, die onbewoond lijken. Wij rijden door de Landmachtbasis, en aan de uitgang wordt de geasfalteerde weg zeer smal, maar zonder verkeer. Wij bereiken Kamina-stad zonder problemen. Er zijn nog slechts enkele "expatriés", maar de brouwerij draait op volle toeren. Wij logeren bij een Belg, techniker in de brouwerij, die ons zeer hartelijk ontvangt. De volgende dag keren wij terug en stoppen in de Landmachtbasis, waar Franse Paras ons een uitgebreide lunch aanbieden, onder een grote "paillotte" (strooiën hut). Wij

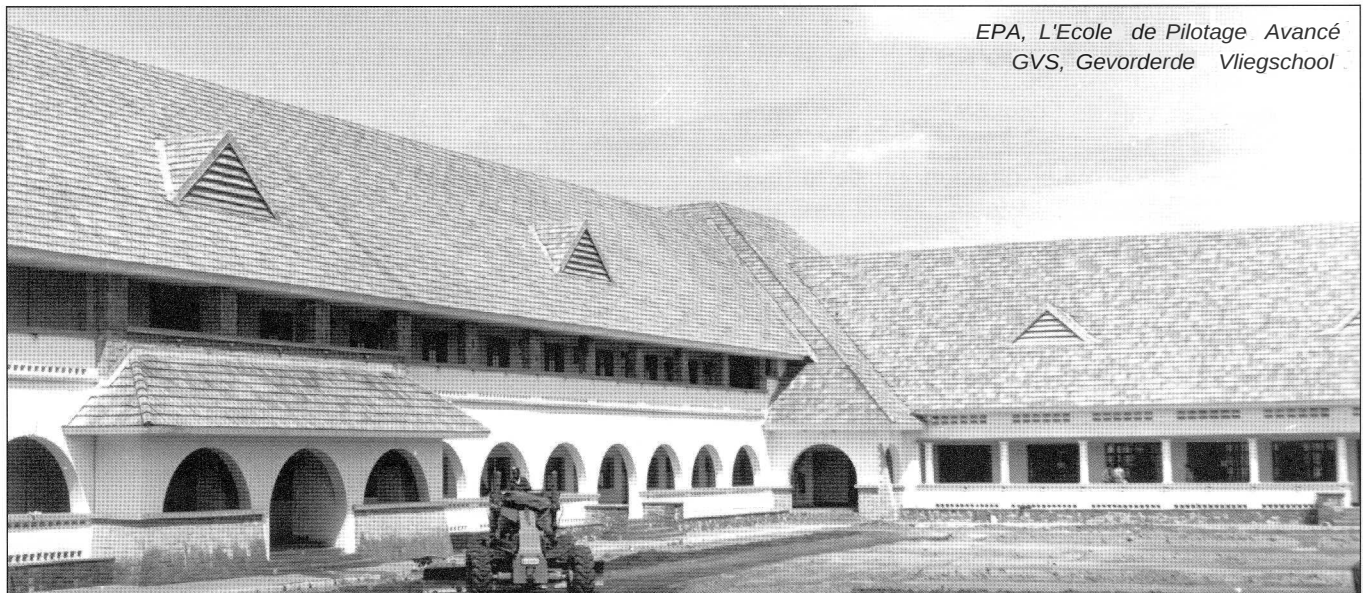
Pilotage Avancé). Je reconnais également le Mess officiers Force Aérienne entouré par toutes les villas. Nous passons en "vent arrière"...

Les souvenirs jaillissent de ma mémoire : l'EPA avec des Harvards d'abord et les Fougas ensuite, le flight Transport Congo avec ses DC3, les événements suite à l'indépendance avec la participation massive de la Faé et de la Sabena pour le sauvetage et l'évacuation de la population expatriée; l'arrivée de l'ONU ...



Nous atterissons sans aucun problème et la température est de 23°C. L'avion s'arrête au pied de la tour et on décharge l'avion : passagers, matériel et véhicules. Les militaires de la FAZ (Force Armée Zaïroise) s'affairent autour de l'avion tout en surveillant le déchargement qui est terminé en 1h30'. Une jeep long chassis assure le transport de l'équipage qui logera à Kamina ville. De l'aérogare nous prenons la route qui passe près de la poste de Lumwe vers la base FT.

La savane a grandi et les arbres forment un écran sur les villas qui ne semblent pas être occupées. Nous traversons la base FT et à la sortie la route asphaltée devient très étroite mais sans circulation. Nous arrivons sans encombre à Kamina ville où les expatriés sont peu nombreux mais où la brasserie fonctionne à plein rendement. Nous logeons chez un technicien beige de la brasserie où l'accueil est plus que chaleureux. Le lendemain nous reprenons la route et nous nous arrêtons à la base FT où des paras français nous offrent un lunch copieux sous une grande pailotte. Nous parlons de la grande activité aérienne et



EPA, L'Ecole de Pilotage Avancé
GVS, Gevorderde Vliegsschool

bespreken er, weliswaar niet zonder heimwee, de grote lucht- en grondactiviteit op de basis vóór 1960. Hoewel de Staf en het Hospitaal op dat ogenblik gebruikt worden door de FAZ (wat een minimum onderhoud veronderstelt), blijken talrijke villas volledig verlaten. Alles is er uit gehaald, tot zelfs de deuren toe! Op weg naar de Luchtmachtbasis vraag ik de chauffeur een omweg te maken langs de villa die ik bewoonde van 57 tot 60. Aan de post van Lumwe draaien wij naar rechts, de vegetatie heeft een enorme omvang aangenomen, er zijn talrijke termietenheuvels, waarvan er één zelfs het dak van een garage doorboort! Ik vind mijn weg terug, en beland in de straat waar ik woonde. Het nummer 21 wordt nu bewoond door een Kapitein van de FAZA (Force Aérienne Zaïroise). Het geheel blijkt goed onderhouden, wat mij tevreden stelt. Iets verder bewonder ik enkele villas die pas gerestaureerd zijn. Welk contrast met die andere verlaten gebouwen, volledig verborgen door de savanne!

Wij vervolgen onze weg naar de oude Mess Officieren van de Luchtmacht, waar het schouwspel troosteloos is. Alles is verwaarloosd: gebroken ruiten, uitgenomen deuren ... en in het zwemdok tiert het struikgewas welig!

Op weg naar de controletoren stellen wij, aan onze rechterzijde, vast dat de EPA blijkbaar evenmin gespaard werd.

Onze Zaïrese vrienden zullen veel problemen hebben om beide basissen (Landmacht en Luchtmacht), waar op dat ogenblik verscheidene eenheden van de FAZ verbleven, gebruiksklaar te maken. Sinds eind april werken Amerikaanse technici er aan een project om beide basissen opnieuw op te starten.

De luchtactiviteit is beperkt, want wij zien slechts weinig vliegtuigen in de hemel boven BAKA..

In de vroege namiddag stijgen wij op van de baan "31 Links", die over 400 meter opnieuw geasfalteerd werd. Tijdens het uitklimmen naar ons kruisniveau, met bestemming Kinshasa, blijf ik mijmeren, terwijl beelden uit het verleden zich opdringen ... Maar neen! Deze bladzijde uit de geschiedenis is reeds lang omgedraaid ...

Ik zocht een goede manier om dit relaas van mijn bezoek aan Kamina af te sluiten, toen ik, op weg van het vliegveld Kinshasa naar de stad, op de laadbak van een oude camion, in witte, ongelijke letters geschreven zag staan:

"RIEN NE SERA PLUS COMME AVANT" ...

Aan u om hierover na te denken!

Migliavacca

Kol, VI, Res.

Vertaling:

Cdt. VI. b.d. J. Ackermans

terrestre de la base d'avant 1960 avec il faut bien l'avouer une certaine nostalgie. Si l'Etat-Major et l'hôpital sont occupés actuellement par les FAZ, ce qui suppose un semblant d'entretien, de nombreuses villas sont tout à fait abandonnées et vidées de tout y compris des portes.

Au retour vers la base Faé je demande à notre chauffeur de faire un détour afin de revoir la villa que j'occupais de 57 à 60.

A la poste de Lumwe nous obliquons à droite, la végétation a pris des proportions énormes, les termitières sont nombreuses et en voilà même une qui traverse le toit d'un garage.

Je retrouve mon chemin et j'aboutis dans la rue où j'habitais. Le n° 21 est habité actuellement par un capitaine de la FAZA (Force Aérienne Zaïroise). La parcelle est bien entretenue et j'en suis ravi.

Continuant mon chemin j'admire quelques villas qui viennent d'être restaurées. Quel contraste avec les autres villas abandonnées et masquées par la savanne ! Nous remontons vers l'ancien Mess officiers Faé où le spectacle est désolant. Tout est à l'abandon : vitres cassées, portes enlevées ... et dans le bassin de natation poussent des arbustes !

Nous remontons vers la tour de contrôle, l'EPA, sur notre droite ne semble pas avoir été épargnée non plus.

Nos amis zaïrois auront de gros problèmes pour remettre les 2 bases (Faé et FT) en état et où séjournent actuellement différents unités des FAZ. Depuis fin avril des techniciens américains travaillent pour concrétiser un projet de relance des bases. L'activité aérienne est réduite car peu d'avions militaires volent dans le ciel de BAKA..

Nous repartons début de l'après-midi sur la piste 31 gauche qui a été réasphaltée sur 400 mètres. Pendant que l'avion grimpe vers son niveau de croisière destination Kinshasa, je reste pensif et les images du passé me reviennent... Mais non! Une page d'histoire est tournée depuis longtemps ...

Je cherchais comment terminer le récit de ma visite à Kamina lorsqu'en roulant entre l'Aérodrome de Kinshasa et la ville j'aperçois sur la benne d'un vieux camion en lettres blanches inégales :

"RIEN NE SERA PLUS COMME AVANT" ...

A vous de méditer !

Migliavacca

Col Rés Av

TWEE JAAR HUMANITAIRE ZENDINGEN 1985-1986

Dit artikel is samengesteld uit lange uittreksels van het verslag dat door Kolonel Vlieger SBH Karel Vervaart, toenmalig commandant van de 15 Wing, werd opgesteld

VOORWOORD

"Opgedragen aan uitzonderlijke mensen, in een uitzonderlijke Wing"

Het staat in de sterren geschreven dat elke generatie in de 15 Wing iets speciaal meemaakt. Na de tussenkomsten in Conga in 1960 en in 1964-67; in Zaïre in 1978-79; na de grootscheepse interventie in het Sahel gebied in 1973-74; na tal van kleine en grote noodlenigingen op de meest onverwachte plaatsen, begon eind 1984 weer zoiets speciaals.

Ditmaal betrof het echter een operatie die zowel qua duur (eind 1984 tot eind 1986), als qua inzet en omvang, alles overtrof wat tot dan toe door de 15 Wing gepresteerd werd. Die jaren kenden zodanig veel en langdurige hoogtepunten, dat ze deze generatie voor altijd zullen bijblijven, en dat ze voor de volgende generaties als referentie zullen dienen om de eigen prestaties te meten. Alle bestaande records werden vergruizeld en naar de archieven verwezen. In gans Afrika zullen er niet veel records overblijven die niet op naam van een Belgische bemanning en een Belgische C-130 gevestigd zijn, tijdens deze twee jaar durende humanitaire operaties. De inzet was merkwaardig hoog, maar nog merkwaardiger echter was het feit dat dit niveau volgehouden werd gedurende twee jaar zonder een krimp te geven. En nog veel merkwaardiger was het feit dat dit gebeurde met een bijna perfecte vliegveiligheidsscore. We weten dat hiermee ook een factor geluk gemoeid is; om onze resultaten echter te boeken in dit domein, en met een recordinzet in de meest ondenkbare omstandigheden, moet men dit geluk verdienen. Hetgeen erop neerkomt dat vliegveiligheid, ook in deze uitzonderlijke omstandigheden, voor de 15 Wing geen dode letter is.

Dat dit alles ook buiten de Wing onderkend werd, getuigen de talrijke gelukwensen en lovende verslagen. Voor hun collectieve inzet tijdens deze humanitaire operaties werd de prijs E. Dufosse voor het jaar 1985 toegekend aan gans het personeel van de 15

DEUX ANNEES DE MISSIONS HUMANITAIRES 1985-1986

« Cet article est composé de larges extraits du rapport établi par le colonel aviateur BEM Karel Vervaart, commandant du 15 Wing pendant cette période. »

PREFACE

« Dédié à des gens exceptionnels, au sein d'un Wing exceptionnel »

Il est sans doute écrit dans les étoiles que chaque génération du 15 Wing doit accomplir quelque chose de grand. Après les interventions au Congo en 1960, et en 1964-67; au Zaïre en 1978 et 1979; après les actions à grande échelle entreprises au Sahel en 1973 et 1974; après de multiples secours d'urgence prodigués dans les endroits les plus inattendus, se développa, une fois de plus, un événement spécial, fin 1984. Mais cette fois, il s'agissait d'une entreprise qui, autant sur le plan de la durée (de fin 84 à fin 86), que sur celui de l'effort fourni ou celui de l'envergure de l'action, allait vraiment surpasser tout ce que le 15 Wing avait accompli jusqu'alors. Ces années furent jalonnées de points forts si nombreux que cette génération s'en souviendra toujours, et que ces faits pourront servir de référence aux générations futures qui ne pourront ainsi que mieux apprécier leurs propres efforts. Tous les records existants ont été pulvérisés et renvoyés aux archives. En terre africaine, il ne doit pas y avoir beaucoup d'exploits qui n'aient été réalisés par un équipage et un C-130 belges pendant ces deux années d'actions humanitaires.

Le niveau d'engagement fut remarquablement élevé et, plus remarquable encore, est qu'il soit resté constant - sans aucune relâche - pendant deux années consécutives. Mieux encore, est qu'il s'est assorti d'un haut degré de sécurité; sans ignorer qu'un peu de chance n'y soit pas étrangère. Par ailleurs, pour enregistrer de tels résultats, obtenus dans les plus incroyables circonstances, on peut dire que nous avons mérité cette chance. Que tout ceci fut connu et reconnu en dehors du 15 Wing est clairement établi par les nombreuses félicitations et rapports élogieux. Pour son engagement collectif pendant ces opérations humanitaires, l'ensemble du personnel du 15 Wing s'est vu attribuer le prix E. Dufosse 1985, répondant ainsi à man souhait, - en tant que commandant - de ne pas

Wing, daarmee ingaand op mijn wens-als commandant-geen uitzonderingen te maken, zelfs voor het varende personeel. Gans de Wing lag immers aan de basis van het afgeleverde kwaliteitsproduct.

Zoals de hele Luchtmacht, is zeker de 15 Wing als een horloge; de wijzers vervullen de opdracht, doch dit zichtbare is slechts het eindproduct van het precieze raderwerk dat onzichtbaar erachter werkt. Zo zijn de

faire de distinction, même pour le personnel navigant. Comme d'ailleurs toute la Force Aérienne, le 15 Wing est semblable à une horloge; les aiguilles remplissent la mission, résultat final visible du travail précis de ses engrenages qui oeuvrent dans l'ombre. Ainsi, seuls sont visibles les avions et les équipages en tant qu'exécutants de missions uniquement rendues possibles grâce à la précision d'un engrenage bien huilé. Que ces prestations aient été exécutées avec un souci

C-130 met embleem ICRC (Rood Kruis/Croix Rouge)



vliegtuigen en de bemanningen van de Wing slechts het zichtbare, de uitvoerders van de opdrachten, mogelijk gemaakt door het fantastisch precies en geolied raderwerk erachter. Dat deze prestaties tijdens de opdrachten ook nog uitgevoerd werden met een professioneel aangepakt luchtveiligheidsbeleid, aangepast aan de wel zeer speciale inzetomstandigheden, werd uiteindelijk ook door de Luchtmacht erkend en bevestigd door de toekenning van de tweede plaats inter-basis in de vliegveiligheidscompetitie (Flight Safety Merit 1985). Indien een Wing dergelijke hoogstandjes weggeeft, is dat maar mogelijk dank zij haar kader, wiens inzet ik hier nogmaals waardeer en waarvoor ik hen allen hartelijk dank.

Ik dank het personeel van de 15 Wing voor hun volgehouden inspanningen.

In gans de wereld maar vooral in bepaalde landen van Afrika zal een nieuw soort bijbelverhaal te lezen zijn in de toekomst over het manna dat uit de hemel kwam! Ik begin serieuze twijfels te krijgen over dat Mozesverhaal: zou het dan toch kunnen dat ook toen reeds C-130's rondvlogen?

Aan de oudgedienden van de Wing hopen wij hiermee te tonen de naam en faam van hun geliefde eenheid verder uit te dragen.

professionnel de sécurité aérienne adapté aux conditions de travail très spéciales a également été reconnu par la Force Aérienne, et confirmé par l'obtention de la deuxième place dans la compétition interbases de sécurité aérienne (Flight Safety Merit). Si un Wing parvient à réaliser de telles performances, cela n'est possible que grâce à son cadre, dont je tiens encore à souligner l'engagement, et que je remercie du fond du coeur.

Je remercie le personnel du 15 Wing pour son effort soutenu.

De par le monde et en particulier dans certaines régions d'Afrique, se répandra à l'avenir une nouvelle version

biblische à propos de la manne céleste. ! Je commence d'ailleurs à avoir de sérieux doutes à propos du récit

de Moïse ; ou alors y avait-il déjà à l'époque des C-130's qui sillonnaient le ciel ?

Aux anciens du 15 Wing, nous espérons prouver ainsi que nous avons propagé la renommée de leur chère unité.

Merci également à nos frères de sang du Régiment Para Commando avec qui nous avons mis au point le système unique (et beige) de largage à très basse alti-

Dank ook aan onze bloedbroeders van het Regiment Para Commando met wie we samen het unieke Belgische VLAGES-dropsysteem op punt stelden, en gedurende anderhalf jaar uiterst succesvol toepasten in Ethiopië.

Ik dank ook alle buitenstaanders: ICRC, EEC, MSF België, UNDRO, en de Belgische Regering, met een speciale vermelding voor sommige diensten van Buitenlandse Zaken, voor hun meer dan bereidwillige en professionele medewerking, zonder dewelke slagen onmogelijk geweest ware.

En in allerlaatste instantie wens ik uitdrukkelijk de hiërarchische chefs te danken voor het vertrouwen aan ons geschonken; vertrouwen dat tot uiting kwam in de verregaande manoeuvruimte die we kregen om de ons toegekende opdracht naar best vermogen uit te voeren. Deze handelswijze heeft zeker bijgedragen tot het schitterend eindresultaat, vervat in dit bilan, dat de Luchtmacht tot eer strekt.

DE DROOGTE IN DE SAHEL

Tussen de Sahara, de grootste woestijn ter wereld, en Soedan, strekt zich, van de Atlantische Oceaan tot de Rode Zee, de Sahel zone uit; "Sahel" is een Arabisch woord dat "oever" betekent. De Sahel ligt langsheen de zuidelijke grens van de Sahara; deze streek situeert zich tussen de woestijn, waar het slechts één keer om de tien jaar regent, en Soedan, waar dank zij de regelmatige regenval tijdens elke zomer, voedingsgewassen kunnen gecultiveerd worden. Geografen en ecologen zijn het erover eens dat de Sahel kan geclasserd worden tussen de lijnen van 100 mm neerslag in het noorden en van 500-550 mm neerslag in het zuiden.

Aldus gedefinieerd strekt de Sahel zich dwars over het Afrikaanse continent uit (van kust tot kust) over 6000 km; hiervan liggen 4200 km in franstalig Afrikaans gebied. Met een breedte van 400 tot 500 km bedraagt de oppervlakte 4 à 5 miljoen km², die bewoond wordt door 25 tot 30 miljoen mensen, waarvan het merendeel nomadische herders en landbouwers zijn.

De Sahel verplaatst zich geleidelijk aan naar het Zuiden, Westen en Oosten langsheen de 100 mm regengrens, die van de 18de parallel (ter hoogte van Mauritanië) zakt naar de 16de parallel (ter hoogte van Tsjaad en Soedan). Deze regengrens kan nauwkeurig bepaald worden aangezien 100 mm (neerslag) de minimaal benodigde hoeveelheid water is voor het behoud van een plantengroei, die weliswaar open is en bestaat uit vele geïsoleerde grasveldjes en struiken, maar die toch gelijkmatig verspreid is over het landschap. Daarentegen blijft de begroeiing in een woestijn, wanneer ze er al in slaagt te ontkiemen, slechts begrensd binnen de enge grenzen van het hydrografisch systeem. De steppenbegroeiing in de noordelijke Sahel bestaat uit een natuurlijk weidelandschap waarin naast de tamme kuddedieren (dromedarissen)

tude (VLAGEs) que nous avons pratiqué avec beaucoup de succès pendant un an et demi en Ethiopie.

Je remercie également tous nos collègues du CICR, de la CEE, de MSF Belgique, de UNDRO, ainsi que le Gouvernement Beige, avec une attention spéciale pour certains départements du Ministère des Affaires Etrangères, pour leur collaboration plus qu'enthousiaste et professionnelle, sans laquelle nous n'aurions pu réussir.

Et finale ment, je voudrais remercier expressément mes chefs hiérarchiques pour leur confiance ; confiance qui se manifesta en nous laissant toute latitude pour exécuter au mieux la mission qui nous avait été confiée. Cette façon d'agir a certainement contribué à l'éclat du résultat final, contenu dans ce bilan, et qui fait honneur à la Force Aérienne.

LA SECHERESSE AU SAHEL

Entre 1e Sahara, 1e plus grand désert de la planète, et le Soudan, s'étire, de 1 'océan Atlantique à la Mer Rouge, la zone sahélienne ; 'Sahel' est un mot qui signifie 'rivage', 'frange'. Le Sahel s'étend en bordure sud du Sahara; cette zone se situe entre le désert, où il peut ne pleuvoir qu'une fois tous les dix ans, et le Soudan, où des pluies estivales régulières permettent des cultures vivrières. Géographes et écologistes s'accordent pour affirmer que le

Sahel peut être classé entre la limite des 100 mm de précipitations de pluie au nord et celle des 500 à 550 mm au sud. Ainsi défini, le Sahel s'étend transversalement d'un bord à l'autre du continent africain sur une distance de 6000 km, dont 4200 km se situent en Afrique francophone ; sur une largeur de 400 à 500 km, il couvre une surface de 4 à 5 millions de km², et englobe une population de 25 à 30 millions de personnes, la plupart éleveurs nomades ou transhumants.

Le Sahel s'enfonce progressivement vers le sud, d'ouest en est, le long de la bande des 100 mm de précipitations, passant ainsi du 18e parallèle (au niveau de la Mauritanie) au 16e parallèle (au niveau du Tchad et du Soudan). Cette ligne des 100 mm peut être définie avec précision car elle représente la quantité minimale d'eau nécessaire pour entretenir un tapis végétal, ouvert certes, composé de touffes de graminées espacées, mais régulièrement réparties dans le paysage, alors que dans le désert, quand elle arrive à pousser, la végétation est étroitement localisée le long du réseau hydrographique. La végétation steppique nord-sahélienne se compose de pâturage naturel, qui convient aux animaux domestiques (dromadaires) ou sauvages (gazelles, oryx, addax) qui peuvent se priver d'eau pendant de longues périodes, particulièrement l'addax.

La vie dans le Sahel est rude, et étroitement dépendante de la générosité ou de l'avarice ciel. Les Sahéliens s'étaient adaptés, depuis des siècles, à cette situation difficile en se façonnant un mode de vie

ook wilde kudde (gazelles, oryx, addax) voorkomen waarvan de dieren lange tijd zonder water kunnen leven, soms zelfs helemaal zonder (addax).

In de Sahel is het leven ruw, hard, zeer afhankelijk van de gulheid of de gierigheid van de hemel. De Sahelbewoners hebben zich eeuwenlang aangepast aan deze moeilijke omstandigheden en ze hebben zich een levenswijze eigengemaakt-uniek op deze aarde-waarbij de voorkeur wordt gegeven aan een mobiliteit, aangepast aan de bokkesprongen van de natuur. Ze beschikken over tijd en ruimte; wat ze niet ter plaatse vinden, gaan ze zoeken over grote afstanden.

Sinds de Tweede Wereldoorlog is de situatie in de Sahel niettemin snel geëvolueerd, hetgeen catastrofale gevolgen had voor de bewoners van dit gebied. Na een periode met weinig neerslag (1941-1947) volgen er 16 jaren (1948-1964) waarin het veel meer regent dan de dertig voorgaande jaren; in deze overvloedige tijdspanne groeit het gras welig en de veestapel breidt zich uit. Meer en meer komen er ook technische hulpmiddelen aan te pas: door toepassing van de landelijke hydraulica worden bepaalde zones voorzien van waterputten, waardoor nieuwe weilanden toegankelijk worden.

Op het gebied van dierengeneeskunde, worden systematisch vaccinatie campagnes op touw gezet om de runderpest te bestrijden. Het vee sterft, bijgevolg niet meer van honger of van epidemies, en algemeen wordt aangenomen dat het aantal dieren van 1955 tot 1970 verdubbeld is. Men houdt echter geen rekening met de capaciteit van de weiden, die boven hun mogelijkheden worden geëxploiteerd, en met de wijzigingen in de samenstelling van het voedsel voor het vee. De goede, voedzame grassoorten worden stelselmatig afgegraasd tot ze tenslotte één voor één verdwijnen, terwijl ze vervangen worden door soorten met een kortere jaarlijkse levenscyclus. Maar, geen nood! Zolang er gras groeit, kan het vee grazen, het vee, dat de enige rijkdom is van de veehouders, die enkel hun kudde zien groeien.

Alles gaat goed, en zowel beesten als mensen nemen toe in aantal. Dan plots, na een onverwachte ommekeer, houden de regenjaren op, en vanaf 1968 volgt er een onafgebroken reeks van droge jaren. De droogte installeert zich niet alleen, maar zij blijft aanhouden in een streek waar men op artificiële wijze een veestapel in leven houdt die reeds dubbel zo groot is als degene die men op natuurlijke wijze in stand kan houden.

Het dieptepunt qua regenval, in de jaren 1972 en 1973, is fataal voor de boomgroei van de gematigde Sahel zone (minder dan 200 mm regen) en stelde een grote strook in het Zuiden van de Sahel bloot aan de barre klimaatsomstandigheden uit het Noorden. De bomen in de Sahel kunnen wel weerstaan aan een droogte die één jaar duurt, maar twee jaren...?! Daarenboven is hun bestand reeds uitgedund, aangezien de veehouders er niet voor terugschrikken ze met hun bijl te lijf te

unique au monde, accordant la priorité à la mobilité, s'adaptant ainsi aux caprices de la nature, et s'installant provisoirement là où l'herbe avait poussé. Ils disposaient du temps et de l'espace, allant chercher au loin ce qu'ils n'avaient pas sur place. Mais, depuis la fin de la Seconde Guerre Mondiale, la situation a rapidement évolué, et de manière catastrophique. Une période peu pluvieuse, de 1941 à 1947, est suivie de seize années, 1948 à 1964, pendant lesquelles les précipitations sont supérieures à la moyenne des trente années précédentes; l'herbe est abondante, le bétail s'accroît. Les aides techniques multiplient leurs interventions; l'aménagement du réseau hydrographique permet d'équiper certaines zones de puits. De nouveaux pâturages deviennent ainsi accessibles. Les services vétérinaires procèdent à des campagnes de vaccination systématique contre la peste bovine. Le bétail ne meurt plus de faim, ne succombe plus aux épidémies; il prospère et, entre 1955 et 1970, le bétail au Sahel a doublé. C'était ne pas tenir compte de la capacité de charge des pâturages, qui étaient exploités au-delà de leurs possibilités; c'était ignorer les modifications dans la composition du tapis végétal, les bonnes espèces fourragères en touffes, rongées et 'surbroutées', disparaissant les unes après les autres, remplacées par des espèces annuelles à courts cycles de végétation. Mais peu importe! Tant qu'il y avait de l'herbe, les animaux broutaient, et les éleveurs, dont le bétail est le seul capital, ne pensaient qu'à voir grossir leurs troupeaux. Tout allait bien, les bêtes se multipliaient, les hommes aussi. C'est alors que, par un revers inattendu, les années pluvieuses prenaient fin, pour laisser la place à une série d'années sèches qui se sont succédé sans interruption depuis 1968. Non seulement la sécheresse s'installe, mais elle persiste dans une région qui supportait déjà artificiellement un cheptel double de celui auquel elle pouvait faire face.

Les 1972 et 1973, très déficitaires du point de vue pluviométrique, furent fatales à la végétation arboricole de la zone moyenne du Sahel, où les arbres sont morts. Avec moins de 200 mm d'eau en 1972 et 1973, une large bande du Sud-Sahel a été soumise aux sévères conditions climatiques nord-sahéliennes. Certes, l'arbre sahélien peut résister à une sécheresse d'un an, mais deux ans, c'est trop. Ces arbres, déjà affaiblis antérieurement par une exploitation abusive, voient encore leur nombre diminuer du fait que les pasteurs n'hésitent pas, en saison sèche, à leur donner le coup de grace. Tout se passe comme si le Nord-Sahel avait glissé vers le sud, lequel s'est donc trouvé désertifié. A partir de 1981, la sécheresse s'accroît progressivement. C'est là un phénomène qui inquiète les climatologues; et qui touche de façon inégale différents pays d'Afrique; il prend des proportions catastrophiques au Niger, au Tchad et en Ethiopie. La situation est un peu moins grave au Sénégal et dans l'ouest du Mali. Les pays sahéliens sont donc exposés de plein

gaan tijdens het droge seizoen. Alles gebeurt dus alsof de noordelijke Sahel zich naar het Zuiden heeft verplaatst, waardoor dit gebied zich in een woestijn omvormt.

Vanaf 1981 verergert de droogte geleidelijk; hetgeen de klimatologen verontrust is de ongelijkmatige verspreiding van deze droogte die verschillende Afrikaanse landen teistert. Ze neemt catastrofale proporties aan in Niger, Tsjaad en Ethiopië, maar is minder ernstig in Senegal en het Westen van Mali. De Sahel landen liggen nu dus machteloos ten prooi aan de voortschrijdende woestijn. Het conflict tussen de bevolkingsevolutie en de nood aan landbouw hulpmiddelen wordt er nog scherper gesteld dan elders.

Terwijl het groeipercentage van de wereldbevolking tegenwoordig op 1,8 % wordt geschat, staat Afrika aan het hoofd van het klassement met 2,7 %, waarbij de landen in de zuidelijke Sahel 3,5 % halen. Dankzij de vooruitgang van de geneeskunde, loopt de kindsterfte terug en verhoogt de levensverwachting van de bevolking.

Spijtig genoeg kan de groei van de voedselproductie, die in Afrika nauwelijks 2 % bedraagt, de bevolkingstoename niet volgen. Bijgevolg daalt de hoeveelheid voedsel beschikbaar per hoofd, zodat de Sahel bewoners zich voor een dilemma geplaatst zien: ofwel minder eten dan ze werkelijk nodig hebben, ofwel geruïneerd worden door een massale voedselinvoer. Beter nog zouden ze erin moeten slagen om een agrarische zelfvoorziening op te bouwen.

In deze context komt de huidige droogte over als de ergste van alle rampen; zonder regen en oneindig ver van alle rivieroever en meren kan er niets meer groeien.

De droogte die de Sahel trof in 1983 en 1984 heeft, ondanks lovenswaardige inspanningen, de landbouwproductie herleid tot onrustbarende proporties. De Sahel landen worden aldus "kost wat kost" gedwongen tot aankopen, in harde valuta, van steeds toenemende voedselhoeveelheden. In de loop van de laatste tien jaar is deze invoer meer dan verdubbeld in volume, maar de uitgaven zijn met vijf vermenigvuldigd, en dat zonder de voedselscheningen mee te tellen (2,3 miljoen ton zijn over heel Afrika uitgedeeld in 1984-1985).

Ongelukkige Sahel woestijn, waar de bronnen voor voedselproductie te ontoereikend zijn om de actuele bevolking te kunnen voeden!

(naar een artikel van H. Gillet - Encyclopedia Universalis - 1985)

HOE HET BEGON

December 1984. De eindejaarsrapporten van de internationale organisaties, het Internationaal Comité van het Rode Kruis (ICRC), The United Nations Disaster and Relief Organisation (UNDRO), en de massamedia brengen de wereld op de hoogte van de dramatische

fouet à la désertification, et le conflit entre l'évolution démographique et celle des ressources agricoles est encore plus aigu qu'ailleurs.

Si le taux d'accroissement mondial de la population est estimé actuellement à 1,8 %, l'Afrique tient le peloton de tête, avec un taux moyen de 2,7%, allant jusqu'à 3,5% pour les pays du Sud-Sahel. Grace aux progrès de la médecine, le taux de mortalité infantile régresse et l'espérance de vie augmente.

Malheureusement, le taux de croissance de la production alimentaire pour les pays africains, qui est de 2% à peine par an, ne suit pas la croissance démographique. La population augmente plus vite que la production agricole, et la potentiel alimentaire par tête d'habitant diminue, si bien que les Sahéliens sont placés devant un dilemme : ou bien ne pas manger à leur faim, ou bien être ruinés par les importations. Au mieux ils devraient réussir à créer une autosuffisance agricole.

Dans ce contexte, la sécheresse actuelle apparaît comme la pire des catastrophes ; sans pluie, et à l'écart des rives des grands fleuves et des grands lacs, pas de culture possible.

La sécheresse qui a frappé le Sahel en 1983 et 1984 fut si sévère que, malgré des efforts louables, les productions vivrières ont diminué dans des proportions inquiétantes.

Les états sahéliens furent obligés, coûte que coûte, d'acheter, en devises fortes, des quantités croissantes de produits alimentaires. Au cours des dix dernières années, l'importation de ces produits a plus que doublé en volume, et les dépenses ont été multipliées par cinq, cela sans compter les dons alimentaires (2,3 millions de tonnes ont été distribués en 1984-1985, pour l'ensemble de l'Afrique).

Malheureux Sahel désertifié, où les ressources alimentaires produites sont bien insuffisantes pour nourrir la population actuelle !

(d'après un article de H. Gillet - Encyclopedia Universalis - 1985)

LA GENESE

En décembre 84, les rapports de fin d'année des organisations internationales, le Comité International de la Croix Rouge (CICR), The United Nations Disaster and Relief Organisation (UNDRO), et les mass media, par voies de presse et de télévision, arrivent à sensibiliser les autorités politiques et la population à propos de la situation plus que dramatique qui règne en Ethiopie, à la suite de la persistance de la sécheresse et du conflit interne. Sous la pression de l'opinion publique mondiale, la Grande-Bretagne, la RFA, la France, les Pays-Bas et la Belgique décident d'apporter leur aide ; des organismes non gouvernemen-

toestand die in Ethiopië heerst.. Deze toestand is het gevolg van een langdurige droogte en de interne conflicten. Onder druk van de wereldopinie nemen de regeringen van Groot-Brittannië, West-Duitsland, Frankrijk, Nederland en België de beslissing om hulp te bieden. Daarenboven nemen onafhankelijke groeperingen de beslissing zich eveneens in te zetten voor de hulpverlening.

Naar aanleiding hiervan heeft de RTBF, onder invloed van Mr Josy Dubié, een inzameling van geld en levensmiddelen gehouden ten voordele van Ethiopië. Socialistische Solidariteit, Liberale Solidariteit, Caritas Catholica, ...en anderen deden hetzelfde. De Belgische Regering besliste, om in het kader van de humanitaire hulp aan Ethiopië, ter plaatse hulp te gaan bieden. Hiervoor werd een budget van 38 miljoen BFr's goedgekeurd door de ministerraad. Terzelfdertijd gaf de Minister van Landsverdediging de toestemming aan de Luchtmacht om aan deze operatie deel te nemen mits het dragen van 1/3 van de transportkosten.

Begin januari 1985 worden volgende drie doelstellingen nagestreefd:

- a Hulp aan niet regeringsgebonden organismen door het ter beschikking stellen van een C-13ü, om het transport van de in België samengebrachte goederen te verzekeren. ABOS (Algemeen Bestuur van Ontwikkelings-Samenwerking) neemt een deel van de transportkosten op zich.

bOperatie "ABEBA-St BERNARD"

Dit codewoord

staat voor een grootscheepse actie opgezet door het Ministerie van Landsverdediging en de Staf van de Belgische Luchtmacht, met als doelstelling 2 C-13ü's naar Ethiopië te zenden. Aldaar moeten ze tewerkgesteld worden, rekening houdend

met het voorziene budget van 38 miljoen BFr's. Men denkt eraan om ter plaatse enerzijds luchttransportoperaties (operatie ABEBA) en anderzijds "drops" (operatie St BERNARD) te organiseren. Vermeldenswaardig feit is dat de "drops" werden aangevraagd door de Verenigde Naties (Mr Steffan De Mistura), daar ze zich de succesvolle Belgische tussenkomst van 1973 in de

taux se mobilisent également. C'est ainsi que la RTBF, sous l'impulsion de Josy Dubié, récolte des fonds et des vivres pour l'Ethiopie. Solidarité Socialiste, Solidarité Libérale, Caritas Catholica, etc, font de même. Le Gouvernement Beige, dans le cadre de l'aide à l'Ethiopie, souhaite mettre sur pied une vaste action de solidarité comprenant des actions sur place.

Dans ce cadre un budget de 38 millions de FB est alloué par le Conseil des Ministres. D'autre part le Ministre de la Défense Nationale autorise la Force Aérienne à participer à cette action en prenant à sa charge un tiers des frais de transport.

Début janvier 1985 trois objectifs sont définis :

- Aide aux organisations non gouvernementales par la mise à disposition d'un C-13ü pour le transport de Belgique vers l'Ethiopie des biens récoltés. AGCD (Agence Gouvernementale pour la Coopération au Développement) prend à sa charge une partie des frais de transport.

b. Opération 'ABEBA - St BERNARD'.

Par ce mot code le Ministre de la Défense Nationale et l'EM Faé désignent une opération de grande envergure qui a pour but d'envoyer deux C-13ü H en Ethiopië où ils devront opérer sur place dans la limite des 38 millions prévus par le Conseil des Ministres. Il est envisagé d'effectuer d'une part du transport aérien (opération ABEBA), et d'autre part des opérations de largage (opération St-Bernard).

Vlages drop



Des opérations de largage sont demandées parce que les Nations Unies (Mr Steffan De Mistura) se souviennent qu'en 1973 la Force Aérienne avait utilisé cette technique de ravitaillement avec succès lors de ses opérations

humanitaires dans les pays du Sahel.

- c Location d'un C-13Ü au CICR. Le CICR est le seul organisme qui, en Ethiopië, est autorisé à aider les populations sans être directement sous le contrôle des autorités locales (via le Relief and Rehabilitation Commission-RRC). Dans ce cadre, il ne peut pas profiter des

Sahel nog herinnerden. Toen reeds werd deze lucht-bevoorradigingstechniek met succes toegepast.

c Het ter beschikking stellen van een C-130 aan het Internationaal Comité van het Rode Kruis (ICRC). ICRC is het enige organisme in Ethiopië dat de toelating heeft de bevolking te helpen zonder directe controle van de lokale overheid (via het Relief and Rehabilitation Commission (RRC). Dit heeft als gevolg dat de vliegtuigen die andere landen ter beschikking stellen van het RRC niet door het Rode Kruis mogen gebruikt worden. Om deze reden heeft het Ministerie van Landsverdediging gunstig geantwoord op de vraag van het ICRC om initieel een C-130 ter hunner beschikking te stellen voor een termijn van zes weken. Deze zes weken werden twee jaar en wie weet misschien nog langer.

Voor het geheel van deze operaties neemt de Belgische Luchtmacht 1/3 van de werkingskosten voor zijn rekening. Wat de uitvoering van de zendingen betreft, kunnen we zeggen dat ze allen ten voordele van niet-regeringsgebonden organisaties en het ABOS gebeuren.

Einde februari 1985 worden de operaties verdergezet, een eerste periode ten voordele van het ICRC, en vervolgens wordt begin mei 85 de operatie ABEBA op gang gebracht. De "drop pings", zoals ze hier plaatsvinden, situeren zich niet in het kader van de humanitaire hulp van België aan Ethiopië, maar wel in dit van de deelname van de Luchtmacht aan de operaties van het Internationale Rode Kruis.

C-130, WERKPAARD VAN DE HUMANITAIRE ZENDINGEN

a. Inleiding

Opvallend voor de inzet van de 15de Wing in humanitaire zendingen is de enorme toename van dit soort zendingen sinds 1972.

De reden hiervoor is terug te vinden in het in dienst treden van de C-130 H vanaf 1972 in de Wing. Met bemanningen en vliegtuigen die amper 60 à 70 uren gevlogen hadden, werd de 15 Wing reeds een eerste maal op grote schaal ingezet in het Sahel gebied tijdens de grote droogte van 1973-74.

Wat maakt dit toestel zo uitzonderlijk geschikt voor dergelijke operaties? Een kleine voorstelling van sommige kenmerken ervan maakt dit duidelijk, en zal U toelaten de manier van werken met dit toestel in 1985-86 beter te begrijpen.

b. Karakteristieken

Uitgerust met vier krachtige turbopropulsoren (4 x 4.500 pk) die de zeer goede STOL (Short Take-Off and Landing) kwaliteiten geven, tezamen met de schroef,

avions de transport mis en 'pool' à la disposition du RRC par des pays donateurs. Le Ministre de la Défense Nationale répondit favorablement à une demande initiale du CICR de mettre à sa disposition un C-130 pour une période de six semaines. Ces six semaines deviendront finalement deux ans et, qui sait, peut-être plus?

Pour toutes ces actions, la Force Aérienne Beige a pris à sa charge un tiers des coûts de fonctionnement.

En ce qui concerne l'exécution des missions, les premières à partir furent celles au profit des organisations non gouvernementales et de l'AGCD. Elles furent suivies fin février 85 par une première période au profit du CICR et, enfin, début mai 85, l'opération ABEBA est déclenchée. Les opérations de largage n'ont pas eu lieu dans le contexte de l'aide directe de la Belgique à l'Ethiopie mais bien dans le cadre de la participation de la FAé aux opérations de la Croix Rouge Internationale.

C-130, BETE DE SOMME DES OPERATIONS HUMANITAIRES

a. Introduction

Ce qui est frappant à propos des missions humanitaires du 15 Wing, c'est leur énorme augmentation depuis 1972.

La raison en est la mise en service du C-130, précisément à partir de 1972.

Avec des appareils et des équipages qui n'avaient volé que 60 à 70 heures, le 15 Wing se trouva déjà engagé une première fois au Sahel lors de la grande sécheresse de 1973-1974. Mais pour quelle raison eet avion est-il si exceptionnel pour de telles missions ? Une courte présentation de ses caractéristiques l'explique et aide aussi à mieux comprendre notre manière de travailler en 1985-1986.

b. Caractéristiques

Le C-130 est équipé de quatre puissants turbo-propulseurs (4 x 4500 CV chacun) qui lui donnent d'excellentes capacités STOL (Short Take Off en Landing). L'hélice et le moteur tournent constamment à la même vitesse ; lorsque le pilote désire disposer de plus ou moins de puissance, il augmente ou diminue, à l'aide de ses manettes de gaz, l'apport de carburant au moteur. L'hélice réagit immédiatement en augmentant ou en diminuant automatiquement l'angle d'attaque des pales ; sa vitesse de rotation reste ainsi constante et la puissance demandée est immédiatement disponible. De plus, le soufflet de l'hélice et la surface importante des volets ('flaps') augmentent considérablement la portance des ailes et permettent à

De straalmotor draait constant op maximum toerental, zodat de kracht ervan ogenblikkelijk beschikbaar is op de schroefas. Het volstaat meer brandstof in te spuiten en de schroefbladen verstellen zich automatisch, waarbij het beschikbaar koppel op de schroefas onmiddellijk bruikbaar is. Bovendien zorgt de schroef eveneens voor het aanblazen van de vleugel en de grote vleugelkleppen, hetgeen de draagkracht hoog houdt bij lage snelheden (+ 120 - 130 knopen bij maximum landingsgewicht). Bijkomend worden na de landing de schroefbladen omgekeerd, zodanig dat de motorkracht "in achteruit" kan gebruikt worden om de landingsrol

te beperken. Slechts in nood, of op zeer korte banen, wordt eveneens geremd op de hoofdwielen, via de krachtige schijfremmen. De "achteruit" trekkracht van de schroeven, wordt eveneens gebruikt om het toestel

te draaien op smalle rollbanen, of nog tijdens het achteruit parkeren op mini-parkings. Al deze karakteristieken maken in Afrika vele opdrachten uitvoerbaar met de C-130, en hopeloos voor alle andere soorten vliegtuigen van zijn gewichtsklasse.

Lage drukbanden die landingen mogelijk maken op alle soorten landingsbanen (of wat hiervoor moet doorgaan): gras, grind, zand, gebroken asfalt e.d.m. Tegelijkertijd kunnen de wielen vervangen worden "te velde", zoals bij een vrachtwagen, "met crick en mankracht".

Een laadbrug en een laaddeur achteraan, in de as van het vliegtuig, waardoor het volledig volume van het vrachtruim toegankelijk kan gemaakt worden bij opening. Vermits het toestel volledig onder druk gezet wordt voor het vliegen op grote hoogte (25.000 tot 40.000 voet) moet deze druk ook kunnen afgelaten worden in vlucht om opening voor materieeldroppings toe te laten. Daarbij is de laadbrug verstelbaar in hoogte: tot op de grond voor het laden van voertuigen, horizontaal voor het afwerpen in vlucht van lading, tussenin om ze op gelijke hoogte te brengen met de laadbak van een vrachtwagen voor het laden en lossen. Daarvoor heeft het vliegtuig ook een hoge vleugel (laadvloer zo laag mogelijk) en een horizontale

l'avion de voler à basse vitesse (+ 120 à 130 noeuds) avec une charge maximale. Le pas de l'hélice peut également être inversé lorsque l'appareil roule au sol, les moteurs servent alors à freiner l'avion et à raccourcir considérablement la distance nécessaire à l'atterrissage. Cela permet au pilote d'utiliser modérément les puissants freins à disques montés sur les roues principales, ceux-ci n'étant vraiment sollicités que sur les pistes très courtes.

L'inversion du pas des hélices est également utilisée pour pouvoir faire demi-tour sur les pistes étroites ou pour parquer le C-130 en marche arrière dans les

emplacements, les plus exigés.

Dans sa catégorie, ces qualités le rendent seul capable d'effectuer toutes les missions africaines avec un rendement maximal.

S e s

pneus 'basse pression' permettent de se poser sur toutes sortes de pistes (ou ce qui est sensé en tenir lieu) : terre, sable, herbe, gravier, latérite, etc. Ajoutons à cela qu'une roue défectueuse peut être remplacée sur le terrain, comme pour un camion, avec un simple cric et une bonne dose d'huile de bras ...

Une rampe de chargement et une trappe, à l'arrière de l'avion, permettent d'utiliser directement tout l'espace disponible. Bien que l'appareil soit totalement pressurisé pour les vols à haute altitude (de 25.000 à 40.000 pieds), il est possible de dépressuriser la soute en vol afin de procéder au largage de matériel. La rampe de chargement constitue un élément essentiel du C-130. Elle peut s'incliner et se poser sur le sol pour charger des véhicules ; on peut la positionner, horizontalement pour larguer un chargement en vol ; elle peut aussi être placée dans n'importe quelle position intermédiaire afin de l'adapter à la hauteur de n'importe quel camion. De plus, l'avion est doté d'ailes hautes, afin que le plancher de chargement soit le plus bas possible ; enfin, au sol, le plancher de la soute étant en position horizontale, on peut y faire rouler à la main des chargements sur palettes.

Le C-130 peut-être équipé de sièges (92), de civières (74), de roulements ('rollers') amovibles pour le trans-



Landing te Axum Atterrisage à Axum

laadvloer (inrollen van gepaletiseerde ladingen en dit enkel met mankracht).

Inwendig kan de C-130 H voorzien worden van troepstoeien (92), ligbedden (74), rollers en geleiders (voor het vervoer van paletten of dropladingen) of nog volledig leeg ("clean") voor het vervoer van onverpakte ladingen, of voertuigen.

Eén bijzonder kenmerk is eveneens de maximum aflegbare afstand. Zoals elk vliegtuig heeft de C-130 H een maximum toegelaten structureel startgewicht. Daarnaast zijn er ook een maximum brandstofgewicht (maximum inhoud der tanks) en een maximum ladingsgewicht (weerstand van de vloer). Zoals steeds zijn er een paar kenmerkende afstanden:

- Met maximum brandstof, kan nog steeds 7 ton lading meegenomen worden zonder het maximum startgewicht te overschrijden. De maximum aflegbare afstand hiermee is +- 4000 NM (nautical miles) hetgeen overeenkomt met een vlucht van Brussel naar Washington (USA), Recife (Brazilië) of Kinshasa (Zaire) zonder tussenlanding (tot 14 uren vlucht non stop).

- Met maximum lading (+- 20 ton), kan nog steeds 35.000 Lbs (pond) brandstof meegenomen worden zonder het maximum startgewicht te overschrijden. De maximum aflegbare afstand hiermee is +- 1900 NM hetgeen overeenkomt met een vlucht van Brussel naar gelijk welke bestemming in NAVO-Europa, Noord-Afrika, IJsland e.d.m. (+- 6 u 30 vlucht).

Gezien de afstand tot ons werkterrein in Afrika, Khartoum (Soedan) en Addis Abbaba of Asmara (Ethiopië), plus de noodzaak om tijdens de heenvluchten een maximum aan nuttige lading mee te nemen vanuit België is het dus logisch dat we tijdens deze vluchten een tussenlanding inlassen, halfweg, om bij te tanken (Souda Bay of Iraklion op Kreta). Daartegenover staat dat bij de terugvlucht weinig lading aan boord is, en deze dus in één ruk kan geschieden (+- 10 uren vlucht).

c. Bemanning

De basisbemanning van een C-130 H bestaat uit vijf leden: piloot boordcommandant, co-piloot, navigator, boordmechanici (flight engineer) en laadmeester (loadmaster). Elk heeft zijn eigen rol in het team en is onmisbaar voor de veilige uitvoering van de opdrachten. Waar de meeste voor zichzelf spreken is de rol van de laadmeester minder duidelijk gekend. Hij is verantwoordelijk voor de juiste stouwing van de lading zodanig dat het zwaartepunt niet buiten de toegestane limieten valt. Tevens heeft hij de leiding over het laaden en lospersoneel en bekleedt, naast de rol van steward

port de palettes ou de chargements destinés à être largués en vol, ou encore être dégagé complètement ('clean') pour le chargement de véhicules ou de fret en vrac.

Le rayon d'action constitue un atout majeur de l'appareil. La charge offerte sera toujours un compromis entre la quantité de carburant nécessaire (en fonction de la contenance des réservoirs et de la distance à franchir) et les limites structurelles de l'avion ; en C-130, comme tous les avions, il faut tenir compte du poids limite maximum tant au décollage qu'à l'atterrissage. Voici quelques exemples afin de fixer les idées:

- Avec le plein complet, un C-130 peut transporter sept tonnes de fret, sans dépasser le poids maximum autorisé au décollage. Dans cette configuration, il peut franchir environ +- 4000 milles nautiques ; cette distance correspond à un vol direct, quatorze heures de vol sans escale, entre Bruxelles et Washington, Bruxelles et Kinshasa (Zaire), ou encore Bruxelles et Recife (Brésil), par exemple.

- Avec un chargement maximal (vingt tonnes), un C-130 peut contenir 35.000 livres (seize tonnes) de carburant avant de dépasser le poids maximal autorisé au décollage. Dans ce cas, la distance maximale franchissable est d'environ 1900 milles, (3500 kms), ce qui correspond à un vol d'environ 6 h 30 entre Bruxelles et toutes les destinations européennes de l'Otan, entre Bruxelles et l'Afrique du Nord, ou Bruxelles et l'Islande, par exemple.

Vu les terrains à partir desquels nous avons dû opérer en Afrique, Khartoum (Soudan) et Addis-Abbaba ou Asmara (Ethiopie), et considérant que l'objectif était d'emporter au vol aller un chargement maximal en provenance de Belgique, il était logique d'effectuer la route en deux étapes et de reprendre du carburant à mi-chemin (Souda Bay ou Iraklion en Crète). Pour le vol vers Bruxelles par contre, le chargement emporté était nettement moindre et le vol généralement effectué d'une seule traite (+- dix heures de vol).

c. Equipage

L'équipage de base d'un C-130 comporte cinq membres: un pilote commandant de bord, un co-pilote, un navigateur, un mécanicien de bord et un responsable du chargement ('loadmaster'). Chacun a sa fonction au sein de l'équipe et est indispensable pour assurer la sécurité de l'mission. Si la majorité de ces rôles sont par leur nature, la tâche du 'loadmaster' est moins connue. Il est en fait le responsable du positionnement et de l'arrimage adéquat du chargement de

tijdens de vlucht, eveneens een belangrijke functie tijdens de acties van de bemanning gedurende noodgevallen op de grond en in vlucht..

Tijdens de droppings van materieel of voedsel is hij de baas in de cargoruimte en zorgt ervoor, tezamen met de specialisten van het Regiment Para Commando (Peloton RAVAIR), die tijdens dit soort vluchten eveneens aan boord zijn (normaal drie), dat de lading zonder ongelukken buiten gaat..

d. C-130 H en de recordjaren 1985 - 86 in de 15 Wing

Tot en met 1984 was het record aantal vluchten C-130 H per jaar gevestigd in 1978 met 5.808 vliegen;

dit was het jaar van de tweede Shaba oorlog in Zaïre en de interventie in Kolwezi ter ontzetting van de gijzelaars. Tijdens deze inzet werd gedurende drie maanden bijzonder intensief gevlogen.

Vanaf de inzet in Ethiopië in 1985 en later nog de inzet in Soedan was het duidelijk dat geen enkel record zou recht blijven. Het record van 1978 sneuvelde in oktober 1985: in het totaal werden dat jaar 6.891 vluchten met C-130 H gevlogen waarvan meer dan de helft in Afrika. Het hoogste aantal gevlogen door een boordcommandant bedroeg 694, van een navigator 624 !

Ondanks de continue afwezigheid van meer dan de helft der vliegbare C-130 H (minstens vier permanent, tijdens de aflossingen tot zes toestellen in Afrika) slaagde de 15 Wing erin alle andere zendingen in nationaal en NAVO-verband eveneens af te werken. Dit gebeurde echter niet altijd zonder een groot gedeelte georganiseerde improvisatie, b.v. tweemaal op en neer naar Solenzara (Corsica) dezelfde dag, veel nacht- en weekendvluchten. Ook de bemanningen deelden in de weerslag van deze record-inzet. De meeste bemanningsleden telden een afwezigheid thuis van zestien tot twintig weken in 1985.

Gedurende gans 1985 en 1986 had België met de 15 Wing minstens één C-130 H in Ethiopië en, gedurende verscheidene maanden zelfs twee. Gelijktijdig werd in de periode juni - september '85 een C-130 H permanent gestationeerd in Soedan terwijl eveneens een toestel, sinds eind '82, permanent gestationeerd is in Zaïre.

Het aantal bemanningen schommelde, doch liep zéér hoog op tijdens de honger-crisisperiode midden '85, waarbij telkens twee bemanningen per vliegtuig ingezet werden, om het toestel maximaal te laten vliegen. Daarbij werden in Ethiopië en Soedan weers alle bestaande records, gevestigd door burger C-130 H's, of andere luchtmachten vliegend op C-130H, vermorzeld door de bemanningen van de 15 Wing, zoals duidelijk blijkt uit de "bloemen"- (briefwisseling in dit rapport). Belgische bemanningen draaiden zeven rotaties per dag, zowel uit Asmara als uit Addis,

telle sorte que le centre de gravité de l'avion reste dans les limites prévues. Pour cela, il donne ses instructions au personnel qui charge ou décharge l'appareil (en mettant très souvent la main à la pâte). En plus de la fonction de steward pendant les vols, il a un rôle vital au sein de l'équipage tant au sol qu'en vol. En effet, lors du largage de matériel ou de denrées alimentaires, il est le 'patron' de la soute et veille à ce que le fret puisse sortir sans problème. Il coordonne également les actions des spécialistes (normalement trois) du peloton RAVAIR (ravitaillement aérien) du Régiment Para Commando qui accompagne l'équipage pour ce genre de missions.

d. Le C-130 et les années records 1985-1986

Jusque et y compris 1984, le nombre maximal d'heures de vol C-130 effectuées en un an était de 5808 heures, volées en 1978. C'était l'année de la deuxième guerre du Shaba au Zaïre, et de l'intervention des forces belges à Kolwezi pour le rapatriement des otages européens ; pendant trois mois (de mai à juillet) les vols durent être effectués à un rythme particulièrement élevé.

Suite à l'engagement en Ethiopie au printemps 1985 et, plus tard dans l'année, avec les opérations au Soudan, il devenait clair que tous les records précédents allaient être battus. Le record établi en 1978 fut battu en octobre 1985 ; un total de 6891 heures de vol devait finalement être atteint pour 1985, dont 60% en Afrique ; le plus grand nombre d'heures de vol prestées par un commandant de bord atteignait 694, et pour navigateur 624 heures, ... excusez du peu !

Malgré le séjour à l'étranger de plus de la moitié des C-130 en état de vol, (il y avait pratiquement en permanence, quatre appareils en Afrique, et jusqu'à six lors de certaines relèves), le 15 Wing a rempli toutes ses missions, tant au plan national, qu'au niveau OTAN, en grande partie grâce à une improvisation bien organisée ; par exemple, deux navettes complètes sur Solenzara (Corse) en une journée, beaucoup de vols de nuit et pendant les week-end.

Tous les équipages du Wing (21 Esc comprise) participèrent également à cet effort record ; la majorité des membres d'équipage totalisa entre seize et vingt semaines d'absence du domicile en 1985.

Grace au 15 Wing, la Belgique a pu assurer la présence permanente d'un C-130 (de deux durant de nombreux mois) en Ethiopie en 1985 et 1986. En même temps, pendant la période allant de juin à septembre 1985 il y avait également en permanence un C-130 au Soudan, alors que depuis fin 1982, un appareil est constamment présent au Zaïre. A la mi-1985, suite à l'affreuse crise de famine africaine de cette période, le nombre d'équipages en action était considérable car afin de pouvoir voler le plus possible,

met telkens +- 20 ton voedsel op Axum en Makele. Dit betekende opstaan om 4 uur en stoppen om 20 uur, opstijgen bij duisternis, net voor zonsopgang, en landen 's nachts, net na zonsondergang, en dit rekening houdend met het opgelegde uitgangsverbod en de sluitingstijden van de vliegvelden, wegens de burgeroorlog.

Het betekende ook zevenmaal opstijgen en landen in marginale omstandigheden waarbij tot het uiterste gegaan werd van de mogelijkheden van de C-130 H, en veertien vluchten op één dag (zonder echt gebruik te kunnen maken van de nachturen)!!.

Ondanks dit, en de bijkomende schade ten gevolge van het landen op landingsbanen, die naam onwaardig, schreef de 15 Wing de hoogste beschikbaarheids percentages in van alle deelnemers aan de Emergency Relief Airbridge, zowel in Ethiopië als in Soedan, een prestatie die onze Onderhoudsgroep en haar personeel zeker tot eer strekt..

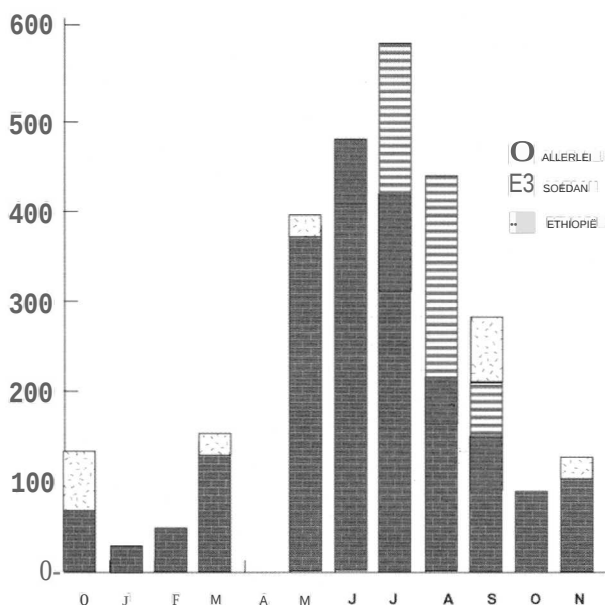
chaque appareil disposait de deux équipages complets. A côté de cela, une série de records fut établie par des C-130 civils ou appartenant à d'autres forces aériennes, mais ceux-ci restèrent modestes à côté des performances de nos équipages si l'on en juge par les témoignages élogieux que nous avons reçus. Certains jours les équipages belges effectuèrent sept rotations, tant au départ d'Asmara que d'Addis Abeba, emportant à chaque navette vingt tonnes de nourriture vers Axum ou Makele.

Cela signifie se lever à 4 h du matin et ne descendre de l'avion que 1e soir, après 20 h. ; en d'autres termes, décoller de nuit avant le lever du soleil et atterrir au clair de lune. Sans oublier l'heure du couvre-feu ou celle de la fermeture des aéroports à cause de la guerre civile, après sept décollages et sept atterrissages dans des conditions à la limite des performances de la machine et quatorze heures de vol sur vingt-quatre.

Malgré ces conditions difficiles et sans compter les nombreux dégâts causés aux avions par les nombreux atterrissages sur des pistes qui n'en méritent même pas le nom, le 15 Wing signa le plus haut pourcentage de disponibilité de tous les participants à cet 'Emergency Relief Airbridge', et ce tant en Ethiopie qu'au Soudan, une performance sans conteste redevable en grande partie à notre personnel de maintenance, et qui lui fait honneur..

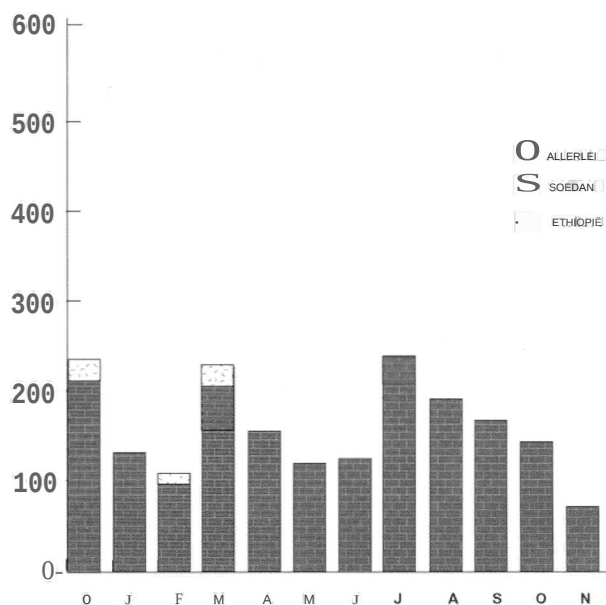
VLIEGUREN

DECS4 - NOV 851



HEURES DE VOL

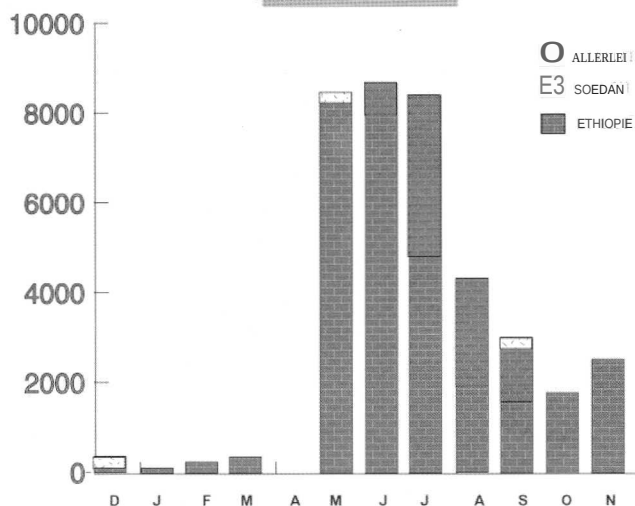
DEC 85 - NOV 861



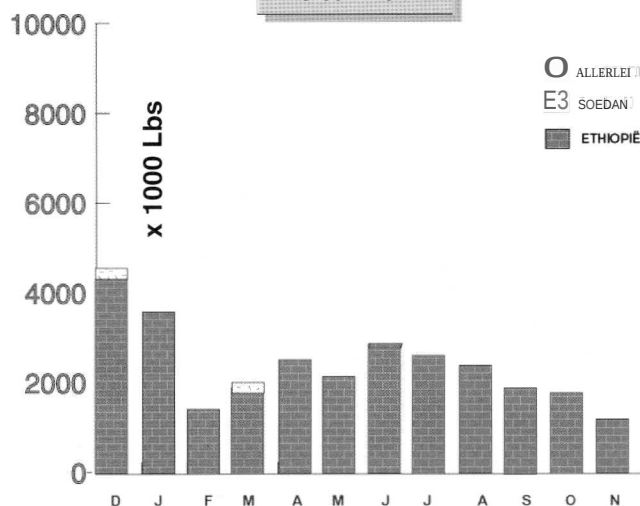
VERVOERDE VRACHT

CHARGES TRANSPORTEES

DEC 84 - NOV 85



DEC 85 - NOV 86



HUMANITAIRE ZENDINGEN VAN DE 15 WING

De 15de Wing werd steeds ingezet door de Belgische Regering bij rampen in binnen- en buitenland wanneer deze zelf geld of hulpgoederen ter beschikking stelde. Nieuw, sinds de C-130 H deel uitmaakt van onze luchtvloot (1972) is dat de 15 Wing nu ook ingezet wordt door derden bij dergelijke rampen, mits betaling van de rechtstreekse kostprijs per vlieguur (brandstof, verbruik wisselstukken), plus het logement en de voeding van de interventieploegen. Dit naast de eigen Belgische hulp en mits toelating van het Ministerie van Landsverdediging en de Regering. Zelfs in dit geval blijft 1/3 van de prijs gedragen door Landsverdediging, hetgeen telkens opnieuw een enorme inspanning en inbreng van België betekent, en hetgeen wel degelijk gewaardeerd wordt door de ontvangende landen, en door de derden waarvoor wij werken.

Hierna volgt een overzicht van de voornaamste humanitaire zendingen tot nog toe sinds 1970:

BANGLADESH 70-71	Overstromingen
TUNIS 71-72	Overstromingen
SAHEL 73-74	Droogte; belangrijk om weten is dat het principe van het Belgisch dropsysteem, zoals nu toegepast in Ethiopië, hier uitgevonden werd en later voortdurend bijgeschaafd en verbeterd werd

MISSIONS HUMANITAIRES DU 15 WING

Jusqu'à présent, en cas de catastrophe nationale ou à l'étranger, lorsque la Belgique décidait de mettre de l'argent ou des moyens matériels à la disposition des sinistrés, le 15 Wing était engagé directement par la Gouvernement Beige lui-même. Ce qui est nouveau, depuis la mise en service des C-130 à Meisbroek (1972), c'est qu'à l'occasion de telles catastrophes, l'engagement de nos appareils peut être demandé par des tiers moyennant le remboursement des frais (carburant, pièces de rechange, logement et repas des équipages, etc.). En général, cela se passe en complément de l'aide directe de la Belgique et est toujours soumis à l'approbation du Gouvernement et du Ministère de la Défense Nationale; cela signifie donc chaque un effort beige supplémentaire, ce qui est d'ailleurs apprécié à sa juste valeur par les pays bénéficiaires ou les tiers organisateurs. Cette fois encore, les lettres d'éloges que nous avons reçues en fournissent la preuve tangible.

Voici une liste (non exhaustive), des principales actions humanitaires accomplies jusqu'à présent, depuis 1970 :

BANGLADESH 70-71	Inondations
TUNIS 71-72	Inondations
SAHEL 73-74	Sécheresse ; c'est à cette occasion que le procédé beige de largage (VLAGES), comme nous l'avons appliqué en Ethiopie fut

HONDURAS 74	Overstromingen	inventé. Il allait sans cesse être amélioré par la suite.
ANGOLA 75	Evacuatie vluchtelingen uit Luanda naar Lissabon	
GUATEMALA 76	Aardbeving	HONDURAS 74 Inondations
UDINE/RIVOL TO 76	Aardbeving	ANGOLA 75 Evacuatie de réfugiés, de Luanda vers Lisbonne
2e SHABA oorlog 78	Evacuatie vluchtelingen uit Kolwezi	GUATEMALA 76 Tremblement de terre
KITONA 79	Voorkomen van onlusten	UDINEIIRIVOLTO 76 Tremblement de terre
TEHERAN 79	Evacuatie vluchtelingen	2e guerre du SHABA 78 Evacuatie de réfugiés de KOLWEZI
CAMBODJA 80	Voedselhulpverlening	KITONA 79 Prévention de troubles
MEXICO 85	Aardbeving	TEHERAN 79 Evacuatie des réfugiés
COLOMBIA 85	Overstromingen	CAMBODGE 80 Transport d'aide alimentaire
KAPANGA 86	Evacuatie Angolese vluchtelingen	MEXIQUE 85 Tremblement de terre
TSJAAD-MALI 84-85-86	Humanitaire hulp	COLOMBIE 85 Inondations
SOEDAN 85	Droogte	TCHAD/MALI 84 à 86 Sécheresse
ETHIOPIE 84-85	Droogte, hulpverlening slachtoffers burgeroorlog	SOU DAN 85 Sécheresse
KATANGA	Evacuatie vluchtelingen	ETHIOPIE 84-85 Sécheresse, aide aux victimes de la guerre civile
		KATANGA 86 Evacuatie de réfugiés

De opdrachtgevers voor deze operaties waren voor-
namelijk:

- de Belgische Regering
- ICRC International Committee of the Red Cross
- EEC European Economic Community
- MSF Médecins Sans Frontières (Dokters zonder Grenzen)
- UNDRO United Nations Disaster Relief Organisation

Operatie St-BERNARD 84-85-86

Eind 1984 werd, vooral door de BBC beelden, het
geweten van de wereld wakker geschud i.v.m. de toe-
stand in de Sahel landen ten gevolge van de aan-
houdende droogte, en voornamelijk In Ethiopië ten
gevolge van de droogte en de aanhoudende bur-
geroorlog (nu reeds 25 jaar !), in Eritrea en Tigray.
Aanvankelijk werd de 15 Wenkei ingezet voor heen-
en terugvluchten met medicamenten, 4 x 4 jeeps voor
de MSF ploegen, en Volvo vrachtwagens voor het
ICRC (Rood Kruis) waarvan de banden moesten afge-
laten worden om ze te kunnen laden, wegens hun
hoogte. Daarna werden de vliegtuigen echter eve-
neens ter plaatse gebruikt voor langere periodes (zie
statistieken).

Les principaux demandeurs de ces missions sont :

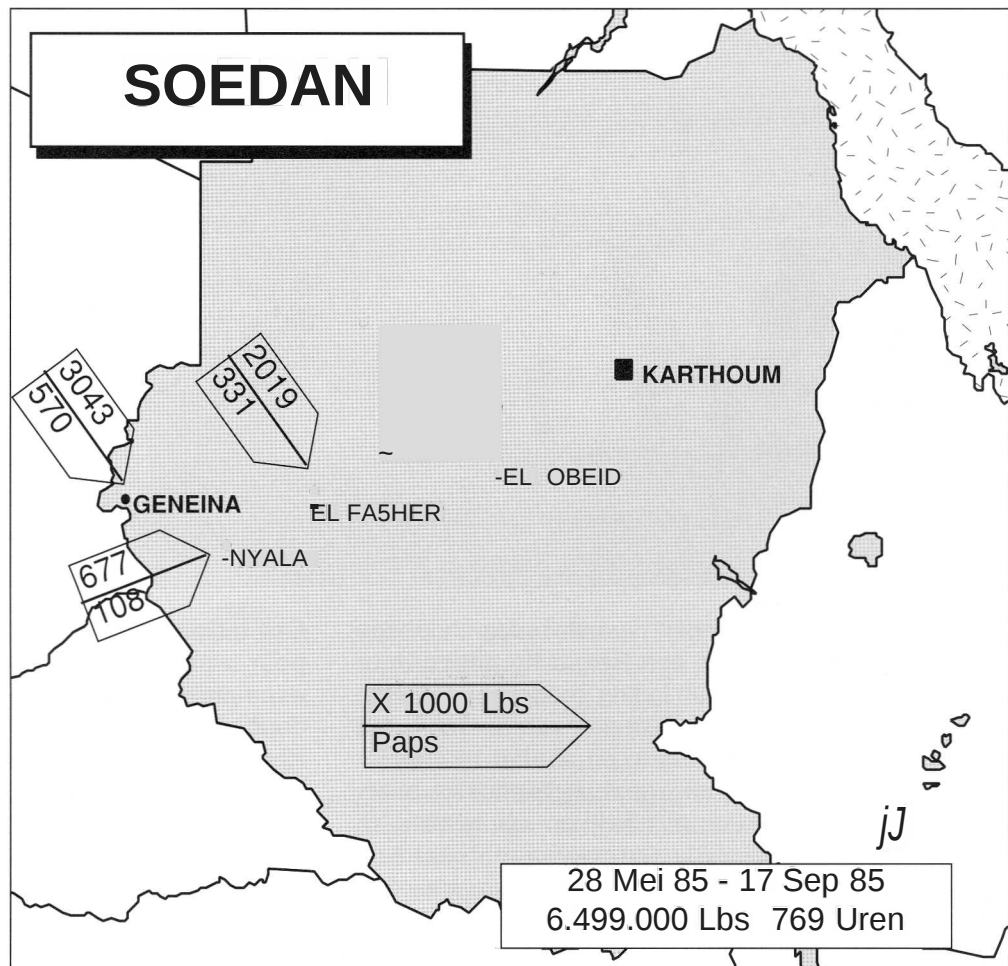
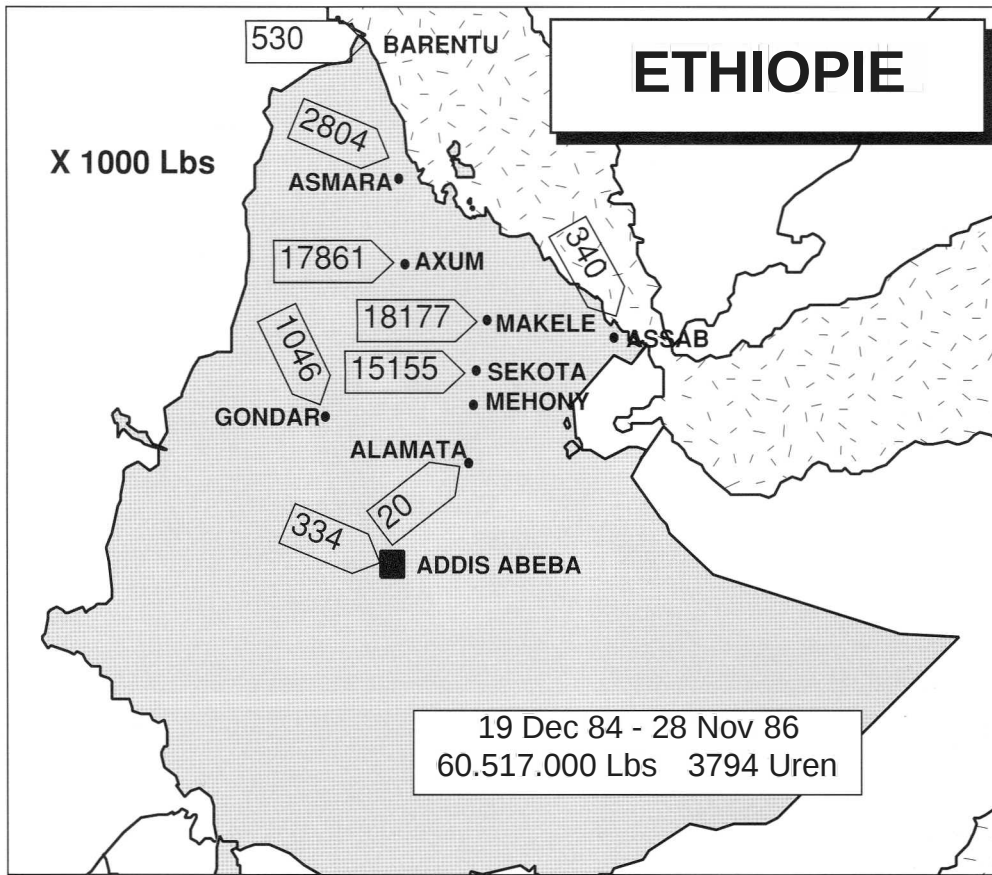
- Le Gouvernement Beige
- ICRC International Committee of the Red Cross
- EEC European Economic Community
- MSF Médecins Sans Frontières (Belgique)
- UNDRO United Nations Disaster Relief Organization

Opération St BERNARD 84-85-86

Fin de 1984, les images insoutenables de la BBC se-
couent la conscience du monde à propos de la situa-
tion dramatique des pays du Sahel, causée par la
sécheresse persistante, principalement en ce qui con-
cerne l'Ethiopie, ou, en plus de la sécheresse, s'ajoute
une interminable guerre civile (depuis 25 ans !) en Ery-
thrée au Tigré. Au début, les avions du 15 Wing ne
furent utilisés que pour des navettes ; il s'agissait de
transporter des médicaments, des jeeps 4 x 4 pour
MSF et des camions pour le CICR dont, à cause de
leur hauteur, les pneus devaient être dégonflés pour
qu'ils puissent être embarqués. Progressivement, les
C-130 furent utilisés sur place pour de plus longues
périodes (voir les différents tableaux statistiques).

Na een Vlages drop - Après un drop Vlages





ANALYSE

Ethiopië

Periode

apr 85 - nov 86

Soedan

mei 85 - sep 85

Soorten zendingen

1ste helft 85, voornamelijk Enkel landingen met
landingen. Vanaf nov 85 nog voedselhulp
practisch uitsluitend
voedseldroppings

Vervoerd gewicht

zie statistieken

zie statistieken

Aardrijkskunde

1.200.000 km²

40 x België

2.500.000 km²

82 x België

ANALYSE

Ethiopie

Période

avr 85 - nov 86

Soudan

mai 85 - sep 86

Types de missions

lère moitié 85, principalement- uniquement atterris-
des déchargements au sol sages
avec vivres
à partir de nov 85, presque
exclusivement du largage

Quantités transportées

voir statistiques

voir statistiques

Géographie

1.200.000 km²

40 x la Belgique

2.500.000 km²

82 x la Belgique



De afstanden in deze landen, vooral Soedan, zijn een werkelijke uitdaging voor een Belgische geest. Voor ons betekende het b.v., een lading voedsel oppikken in Khartoum, deze afzetten in Geneina aan de Tchaadse grens, terugkeren naar Khartoum zonder te kunnen tanken in Geneina en nog genoeg brandstof overhouden om nog te kunnen uitwijken - in geval van zandstorm in Khartoum, (de zgn Habboob) - naar Port Soedan of Djeddah (Saudi Arabia). In Europese taal uitgedrukt betekent dit Brussel-Corsica-Brussel en uitwijking naar Kopenhagen.

Ces distances, surtout au SOUDAN, sont un réel défi pour un esprit beige. Cela signifiait pour nous, par exemple, un chargement de vivres à Khartoum, le déposer à Geneina à la frontière du Tchad, retourner à Khartoum sans pouvoir faire le plein à Geneina, et conserver suffisamment de carburant pour pouvoir éventuellement se divertir en cas de tempête de sable à Khartoum, le fameux Habboob, vers Port Soudan ou Djeddah (Arabie Séoudite). Exprimé en termes européens, cela représente Bruxelles Corse avec une diversion éventuelle sur Copenhague !



Lading van paletten - chargement de palettes

Hoogte

Hoogplateau
+/- 7000 Ft boven de
de zeespiegel

Laagplateau
+/- 2500 Ft boven
de zeespiegel

Altitude

Hauts plateaux
+/- 7000 pieds au-dessus
du niveau de la mer

Bas plateaux
+/- 2500 pieds au-dessus
du niveau de la mer

Temperatuur

+/- 20° - 25° C

+/- 35° - 50° C

Température

+/- 20° - 25° C

+/- 35° - 50° C

Zowel hoogte als temperatuur hebben elk een vermindering van 1/4 van het beschikbare motorvermogen als gevolg; d.w.z. dat we in Asmara of Khartoum opstijgen met maximum lading, maar met één motor equivalent minder dan in Brussel.

Ces deux éléments ont pour conséquence directe une perte d'un quart de la puissance disponible ; nous décollons donc d'Assmara ou de Khartoum avec un chargement maximal et l'équivalent d'un moteur en moins par rapport à Bruxelles.

Vliegvelden

(1) hoofdvliegveld

Asmara OK

Khartoum OK

(2) afleveringsvliegvelden:

- lengte startbaan

OK behalve Gondar en

Axum

- ondergrond

grind/zand

- startbaan

grind van zeer groot

kaliber, puntig en

scherp

stof

OK behalve Nyala en

Geneina

grind/zand

grind van klein

kaliber (Maasgrind)

gebroken asfalt

zeer veel stof

Terrains

(1) terrain principal

Asmara OK

Khartoum OK

(2) destinations :

-longueur piste

OK sauf Gondar et Axum

OK sauf Très cour-te (sauf
Nyala et Geneina

-sol

gravier/sable

gravier/sable

-piste

gravier de gros calibre

gravier petit calibrepointu

et coupant

asphalte concassé

poussière

beaucoup de poussière

Vooral in Ethiopië is het grind een continu kopzorg voor het landen, omdat het de banden kan kapotsnijden. U neemt een goede spoorweg in België zonder de spoorstaven en de onderliggers, nivelleert min of

Surtout en Ethiopie, le gravier est l'ennemi numéro un à l'atterrissage car il entaille les pneus ; vous prenez une voie ferrée beige (sans les rails, ni les traverses) et vous avez une bonne idée du gravier qui constitue le sol des pistes d'Axum et de Makele.

La poussière est le gros problème au Soudan, ou

meer het grind, en dit is de typische startbaan van Axum en Makele.

Anderzijds is het stof een groot probleem in Soedan waar eveneens de lucht veel zandstof bevat. Hier zijn het dan ook de compressoren van de motoren die het meest te lijden hebben van de continue zandstraling. De schoepen van de compressoren lijken na verloop van tijd wel gekrulde scheermesjes i.p.v. schoepen met een vleugelprofiel.

Parkings

OK (onverhard) OK (onverhard)

Luchtverkeerscontrole

goed redelijk goed
militaire radars worden géén radars
niet gebruikt voor luchtverkeerscontrole

Hoofdvliegvelden

géén burgerradars controle met
controle met radiaal/ radiaal/afstand
afstand doch zéér gebrekkige
radioverbindingen (HF)

Aflaadvliegvelden

marginaal marginaal/onbestaande

Navigatiemiddelen

marginaal slecht/onbestaande

Naderingsmiddelen

marginaal slecht/onbestaande

Uitwijkvliegvelden

Addis (1 u 201) Port Soedan (1 u 301)
Port-Soedan (1 u 30)
Djeddah (1 u 40)

Engels taalgebruik

OK slecht

Lading / ontlading

manueel (1 ton / min) manueel (1 ton / min)

behalve voor Airdrops

Voedselladingen

Aanvoer
via Massawa en Assab via Port-Soedan
(havens) naar Asmara (haven) naar
per vrachtwagen Khartoum per
vrachtwagen of
spoorweg

Bestemming

Axum (20') El Fasher (1 u 45)
Makele (30') Nyala (1 u 55)
Barentu (25') Geneina (2 u 15)
Gondar (50') El Obeid (40')
DZ* Mehoni (40')
DZ* Sekota (40')
* dropping zone

même l'air contient du sable ; les compresseurs souffrent terriblement et après un certain temps les ailettes sont érodées au point d'avoir un profil de lame de rasoir usée plutôt que celui d'une aile.

Aire de parage

OK (non stabilisé) OK (non stabilisé)

Contrôle aérien

Bon Relativement bon
Pas d'utilisation des radars Pas de radar
militaires

Terrains principaux

Pas de radar civil Contrôle radial/distance
Contrôle radial/distance Communications médiocres

Terrains de déchargement

Marginal Marginal/inexistant

Aides à la navigation

Marginal Mauvais/inexistant

Aides à l'approche

Marginal Mauvais/inexistant

Diversion

Addis Abeba (à 1h20') Port-Soudan (à 1h30')
Port-Soudan (à 1h30') Djeddah (à 1h40')

Usage de l'anglais

OK Mauvais

Chargement/déchargement

Manuel (1 tonne/minute) Manuel (1 tonne/minute)
sauf lors des largages

Chargement de vivres

Provenance
de Massawa et Assab via Port-Soudan
(ports) vers Asmara (port) vers Khartoum
par camions par camions ou chemin
de fer

Destination

Axum (20') El Fasher (1h45')
Makele (30') Nyala (1h55')
Barentu (25') Geneina (2h15')
Gondar (50') El Obeid (40')
DZ * Mehoni (40')
* dropping zone DZ* Sekota (40')

El Fasher



Opvallend zijn de korte vluchten in Ethiopië. Het luchttransport is hier noodzakelijk omdat de wegen - in redelijk goede staat - onbruikbaar zijn wegens de burgeroorlog. Geregeld moeten voertuigen per vliegtuig vervoerd worden, omdat ze niet langs de baan kunnen verplaatst worden. In Soedan daarentegen zijn de wegen onbestaande of onberijdbaar en de spoorweg (slechts één enkel spoor naar West Darfur) is evenmin bruikbaar. Het enige transportmiddel dat werkelijk werkt is dan ook het vliegtuig naast ... de kameel, waarvan de EEG (Europese Gemeenschap) er op zeker ogenblik 800 afhuurde!

Voedsel zelf

Voedsel met hoog proteïnegehalte : soya, sorghum, bonen, erwten, tarwebloem, vegetale olie.

Andere ladingen

Zaden, brugslagmaterieel, werktuigen, dieselolie, dropmaterieel (zakken, houten platformen).

La courte durée des vols est caractéristique en Ethiopie ; le transport aérien est nécessaire parce que les routes, relativement en bon état, sont inutilisables à cause de la guerre civile. Régulièrement des véhicules doivent être aérotransportés car ils ne peuvent voyager par la route. Au Soudan, par contre, les routes sont inexistantes ou impraticables, et le chemin de fer (une voie unique vers le Darfur Ouest) est inutilisable ou presque. Les seuls moyens de transport opérationnels sont l'avion et ... le dromadaire (à une occasion la CEE en loua 800 i).

Vivres transportés

A haute teneur protéique : soya, sorgho, pois, haricots, farine, huile végétale.

Autres chargements

Graines, matériel de génie, outils, fuel, matériel de dropping (sacs, palettes)

Karel VERVOORT
(à suivre)

Karel VERVOORT
(wordt vervolgd)

Bij het ter perse gaan van dit nummer van DAKOTA News vernamen wij het plotselinge overlijden van ons zeer gewaardeerd erelid en tevens ere-korporaal van de 15 Wing, dokter majoor b.d. Roger Jonckers, op 73-jarige leeftijd.

Voor allen die hem gekend hebben betekent dit een zwaar verlies, maar wij willen langs deze weg vooral de zwaar getroffen familie onze oprechte gevoelens van deelneming overmaken.

Au moment de mettre sous presse, nous apprenons le décès inopiné du Docteur Major e.r. Roger Jonckers, membre d'honneur DAKOTA et Caporal d'honneur du 15 Wing, à l'âge de 73 ans.

Pour tous ceux qui l'ont connu son départ représente une perte énorme; en votre nom nous avons présenté à sa famille éprouvée nos très sincères condoléances.