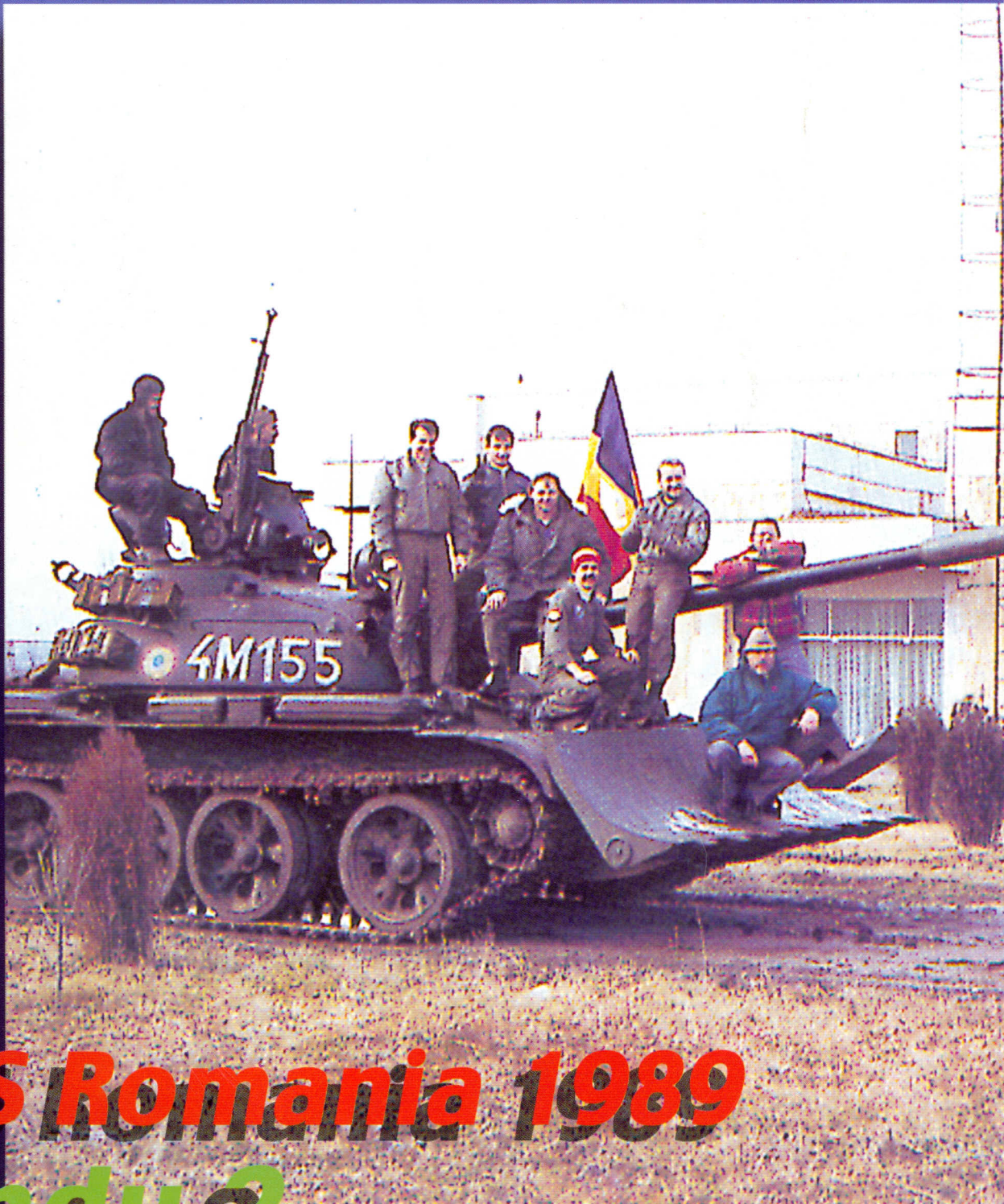




# NEWS

N° 29, Décembre 2004  
December 2004



**SOS Romania 1989**  
**Kindu 2**

# Dakota News

## Sommaire

## Inhoud

P 3 Editorial

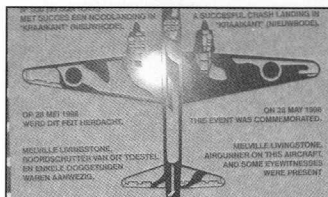
P 4 Dakota flash

P 6 11<sup>e</sup> a 15 ans : SOS  
Roumanie 1989

P 14 Entretien avec Albertus  
"Bert." Beukhof

P 17 La construction de  
l'aéroport de Kindu (2)

P 25 Le 15 Wing aujourd'hui



Blz 3 Editoriaal

Blz 4 Dakota flash

Blz 6 15 jaar geleden :  
SOS Roemenië 1989

Blz 14 Interview met  
Albertus "Bert." Beukhof

Blz 17 De bouw van het vliegveld  
van Kindu (2)

Blz 25 De 15 Wing vandaag

**Photo de couverture:** Cdt JtAvi J.L. Feuillen et son équipage à Bucarest, Déc 1989

**Omslagfoto :** Cdt V.JoL. Feuillen en zijn bemanning in Boekarest, Dec 1989

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

### Rédaction:

Axel Vermeesch, René Hoeben, Philip Alliet,  
Jos Ackermans, André Janssens

**Layout :** André Janssens

### Traduction :

Christophe Waterkeyn, Jacques de Brouwer, Léon Haderman

**Imprimerie :** Boone-Roosens, Lot

**Editeur responsable :** Axel Vermeesch

Dakota - 15e Wing Transport Aérien  
Haachtsesteenweg 138 1820 Meisbroek  
Tél: (02) 752 46 50 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 Air Comp. :** <http://www.mil.be/air comp>

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

### Redactie:

Axel Vermeesch, René Hoeben, Philip Alliet,  
Jos Ackermans, André Janssens

**Layout :** André Janssens

### Vertaling:

Christophe Waterkeyn; Jacques de Brouwer, Léon Haderman

**Druk:** Boone-Roosens, Lot

**Verantwoordelijke Uitgever:** Axel Vermeesch

### Adres:

Dakota - 15e Wing Luchttransport  
Haachtsesteenweg 138 1820 Meisbroek  
Tel: (02) 7524650 Fax: (02) 752 46 51

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

**Website Air Comp. :** <http://www.mil.be/air comp>



DAKOTA NEWS heeft een nieuwe redacteur. Axel Vermeesch neemt de taak over van Philip Alliet die een uitstekende job deed gedurende het voorbije jaar, waarvoor onze hartelijke dank.

Ere kolonel-vlieger Axel Vermeesch heeft een lange loopbaan als navigator achter de rug. Na zijn opleiding in de VSA vervoegde hij de 15de Wing waar hij deelnam aan vele humanitaire operaties. Zowel op het niveau van de Tactische Luchtmacht als op dat van de Staf van de Luchtmacht was hij vele jaren verantwoordelijk voor het inzetten van onze luchttransportmiddelen.

In dit nummer vindt u naast het gebruikelijke "Editoriaal" drie nieuwe rubrieken die we voortaan in elk nummer zullen hernemen. In de rubrieken "DAKOTA FLASH" en "15de Wing vandaag" overlopen we de recente activiteiten van respectievelijk de vzw DAKOTA en de 15de Wing. In de derde rubriek "DAKOTA sprak met..." zal onze redacteur mensen interviewen die in het verre of nabije verleden hun stempel drukten op de 15de Wing, of op Meisbroek iets beleefden dat in hun leven een bijzondere betekenis had. Voor dit nummer sprak DAKOTA met de heer A. Beukhof, een Nederlander bij de RAF op Meisbroek in 1944.

Verder blijven we natuurlijk artikels brengen over de geschiedenis van het vliegveld Meisbroek, de 15de Wing in het bijzonder en het luchttransport in het algemeen. We doen dit via gedocumenteerde historische artikels maar ook door oudgedienden aan het woord te laten over hun persoonlijke ervaringen en ons zo een inzicht te geven in wat men noemt "La petite histoire". In dit nummer vertelt onze nieuwe redacteur, gesteund op zijn dagboek, hoe hij 15 jaar geleden de operatie SOS Roemenië beleefde als hoofd van Ondersectie Luchttransport, op de Staf Luchtmacht. Dit artikel geeft u een blik achter de schermen bij het organiseren van crisis operaties.

Tenslotte wordt het vervolg gepubliceerd van het artikel "De bouw van het vliegveld van Kindu in Belgisch Kongo tussen 1954 en 1957" dat verscheen in het vorige nummer.

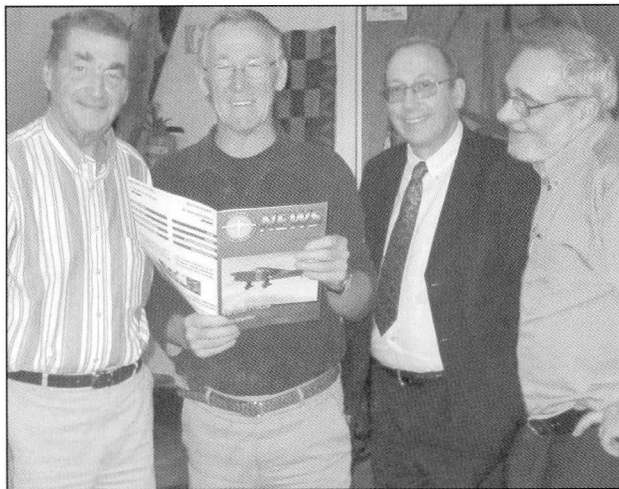
Ik hoop dat dit nummer van DAKOTA NEWS jullie bevalt. De redactie zou het op prijs stellen reacties en voorstellen te mogen ontvangen.

Tot slot wens ik u en uw familie namens de ganse DAKOTA ploeg een vreugdevolle eindejaarsperiode en de allerbeste wensen voor het jaar 2005.

René Hoeben  
Voorzitter

DAKOTA NEWS a un nouveau rédacteur. Axel Vermeesch reprend le flambeau de son prédécesseur Philip Alliet, qui tout au cours de l'année écoulée a fait un magnifique boulot pour lequel nous le remercions bien vivement.

Le colonel-aviateur honoraire Axel Vermeesch a connu une longue carrière comme navigateur. Après son entraînement aux USA, il rejoignit le 15ème Wing où il effectua de nombreuses opérations humanitaires. Il fut responsable pendant de nombreuses années de la mise en œuvre de nos moyens de transport aérien, tant au niveau de la Force Aérienne Tactique qu'au niveau de l'état-major de la Force Aérienne.



v.l.n.r.: René Hoeben, Axel Vermeesch, Philip Alliet, Jos Ackermans (d.g.a.d.)

Dans ce numéro vous trouverez, hors mis «l'Editorial» habituel, trois nouvelles rubriques qui paraîtront dorénavant dans chaque nouvelle édition. Dans les rubriques "DAKOTA FLASH" et "15ème Wing aujourd'hui" nous survolerons les récentes activités de l'asbl Dakota et du 15ème Wing. Sous la troisième rubrique "DAKOTA s'est

entretenu avec ..." notre rédacteur interviewera des personnes qui, dans un passé proche ou lointain, ont marqué le 15ème Wing ou ont vécu à Meisbroek un moment qui a marqué leur vie. Pour ce numéro-ci, DAKOTA a rencontré monsieur A. Beukhof, un Néerlandais de la RAF à Meisbroek en 1944.

Par ailleurs, nous continuons à publier des articles sur l'histoire de l'aérodrome de Meisbroek, sur le 15ème Wing en particulier et sur le transport aérien en général. Nous faisons cela non seulement par le biais d'articles historiques documentés mais aussi en partageant l'expérience personnelle des anciens qui nous donnent ainsi un aperçu de ce qu'il est convenu d'appeler "La petite histoire".

Dans ce numéro, notre nouveau rédacteur nous raconte, logbook à l'appui, comment il a vécu voici quinze ans l'opération SOS Roumanie en tant que responsable de la sous-section Transport Aérien au sein de l'Etat-Major de la Force Aérienne. Cet article porte un regard sur les coulisses de l'organisation des opérations de crise.

Pour terminer, nous publions la suite de l'article paru dans notre numéro précédent "La construction de l'aéroport de Kindu dans le Congo beige entre 1954 et 1957".

J'espère que cette édition du DAKOTA NEWS vous plaira. La rédaction serait heureuse de recevoir vos réactions et suggestions.

Permettez-moi de vous souhaiter, en mon nom et au nom de toute l'équipe DAKOTA une joyeuse période de fêtes et une bonne année 2005 à vous et à votre famille.

René Hoeben  
Président

# Dakota Flash

door Jos Ackermans

par Jos Ackermans

## Breugelfestijn

Op zaterdag 23 oktober organiseerden wij ons traditioneel Breugelfestijn, en velen onder u betuigden ons hun steun door hun aanwezigheid: 85 deelnemers s'namiddags, en 115 s'avonds genoten van het uitstekend buffet dat wij u eens te meer, dank zij de steun en samenwerking van de Korpsoverste en het voltallig messpersoneel, konden aanbieden. Onze trouwe vrienden, de oudgedienden van de RAF, ditmaal vergezeld van de zoon en kleinzoon van de overleden "Mei" Livingstone, waren s'avonds eveneens van de partij. Zoals elk jaar was deze groep de dag voordien toegekomen, en door DAKOTA uitgenodigd op een typisch Belgisch avondmaal.

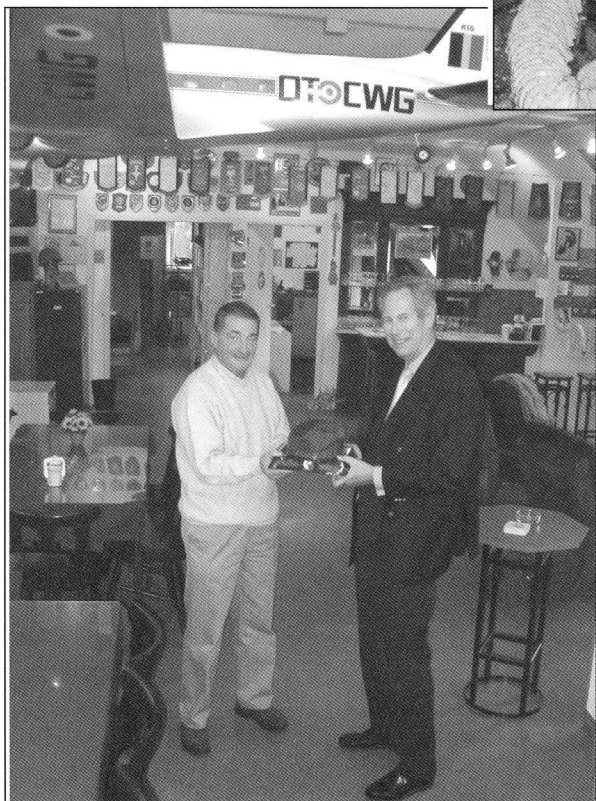
## Kolonel vlieger Alex Binon (†)

Op 27 oktober overhandigde de zoon van Kol VI. Alex Binon, die van Sep 1960 tot November 1962 het bevel voerde over de 15de Wing aan onze voorzitter, Lt Gen VI b.d. René

## Festin Breugelien

Le samedi 23 octobre, nous organisons notre traditionnel festin Breugelien. Bon nombre d'entre vous, par leur présence, nous témoignaient leur soutien: l'après-midi 85 et le soir 115 invités ont ainsi apprécié l'excellent buffet que nous avons pu vous offrir grâce au soutien et à la coopération du Chef de Corps et de l'ensemble du personnel du mess. Nos amis fidèles, les anciens de la RAF, accompagnés du fils et du petit-fils du défunt "Mei" Livingstone étaient aussi de la partie le soir. La veille, ce groupe avait déjà pu apprécier un repas typiquement Beige auquel le DAKOTA les avait invité.

**Colonel aviateur  
Alex Binon (†)**



Le 27 octobre, le fils du Col Avi Binon, Commandant du 15ième Wing de Sep 1960 à Nov 1962, remet à notre président, le Gen Avi e.r. René Hoeben, quelques documents, fotos et souvenirs intéressants et précieux. Parmi eux, un trophée, commémorant le premier vol de liaison Belgique-Congo en C-119 qui, dorénavant, recevra une place appropriée dans notre exposition.

## Nieuwrode : 11 novembre

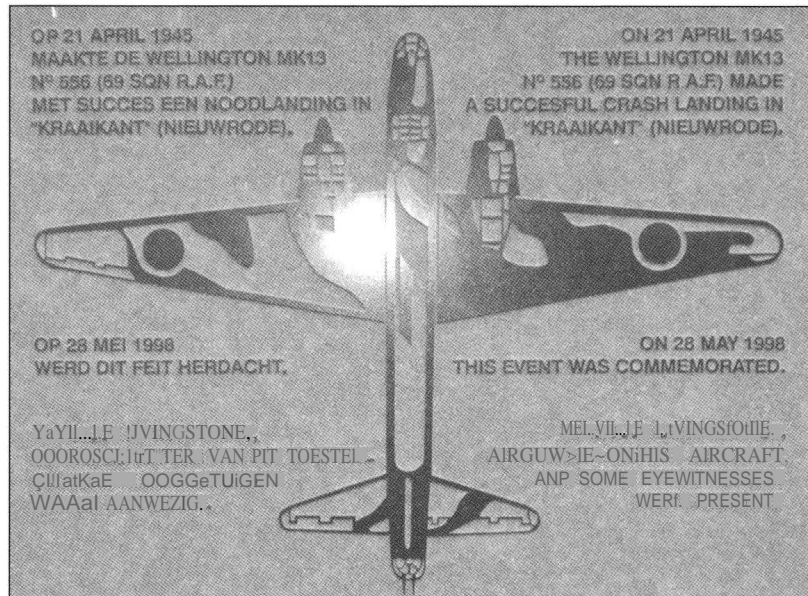
Suite à l'invitation de la commune, le DAKOTA était traditionnellement représenté à la cérémonie du 11 novembre, organisée à Nieuwrode, et y déposait, en notre nom et au nom de nos amis de la RAF, une gerbe près de la plaque, commémorant l'atterrissage forcé, le 21 avril 1945, d'un Wellington du 69 Sqn RAF. "Mei" Livingstone faisait partie de l'équipage.



Hoeben, enkele interessante en waardevolle documenten, foto's en herinneringen van zijn vader, onder andere de trofee van de "eerste verbindingsvlucht C-119 België-Kongo", die vanaf nu een gepaste plaats krijgt in onze tentoonstelling.

## Nieuwrode :11 november

Op uitnodiging van het gemeentebestuur was DAKOTA A traditiegetrouw vertegenwoordigd op de 11 november viering in Nieuwrode, en legde er in onze naam en in naam van onze RAF vrienden, een bloemstuk neer aan de gedenksteen van de crashlanding van de Wellington van 69 Sqn RAF op 21 april 1945. De ons welbekende "Mei" Livingstone was een van de bemanningsleden.



## Old Timers Remembrance Day

Op zaterdag 27 november werd de jaarlijkse "Old Timers Remembrance Day" gevierd. Na de misviering geleid door padre M. Lateur, vond een bloemenhulde plaats aan het monument voor de overleden vliegers van de 15de Wing. Bloemen werden neergelegd door vertegenwoordigers van de bevelhebber 15de Wing, de Old Timers, de Ere-korporaals en onze vereniging, vertegenwoordigd door Jos Ackermans, directeur van het Documentatiecentrum DAKOTA A.

### DAKOTA verhuis: oproep

Om de verhuis van ons documentatiecentrum voor te bereiden en in goede orde te laten verlopen, werd er een werkgroep opgericht. Nadat de nieuwe locatie, met de hulp van de 15e Wing en de ploeg "Restore Boxcar", opgefrist en aangepast zal zijn, zullen wij stapsgewijs de verschillende onderdelen van DAKOTA overbrengen: eerst het gedeelte documentatie en administratie, en vervolgens het museum, de bar en de ontmoetingsruimte. Wij hopen hiermee klaar te zijn eind maart 2005. Wij zullen uiteraard alles in het werk stellen om de onvermijdelijke ongemakken voor onze bezoekers tijdens deze periode te beperken. Onze middelen en mankracht zijn echter gelimiteerd, zodat ik nogmaals een oproep doe aan gemotiveerde leden die ons hierbij een handje willen toesteken.

## Old Timers Remembrance Day

Samedi le 27 novembre, a eu lieu l'annuelle "Old Timers Remembrance Day". Après la cérémonie religieuse célébrée par le padre M. Lateur, des gerbes de fleurs ont été posées au pied du monument pour les aviateurs décédés du 15 Wing par des représentants du commandant du 15 wing, les Old Timers, les caporaux d'honneur et notre association représentée par Jos Ackermans, directeur du Centre de Documentation DAKOTA..

### Déménagement : appel

Afin de préparer le déménagement de notre centre de documentation, et pour en assurer le bon déroulement, nous avons créé un groupe de travail. Dès que, avec l'aide du 15e Wing et de l'équipe "Restore Boxcar", l'endroit sera rafraîchi et adapté, les différents éléments du DAKOTA A seront transférés progressivement: d'abord la partie documentation et administration, ensuite le musée, le bar et le lieu de rencontre. Nous espérons en avoir fini fin mars 2005. En attendant, il va sans dire que nous nous efforcerons à limiter au stricte minimum les inconvénients pour nos visiteurs. Nos moyens et main-d'oeuvre étant limités, je me permets, encore une fois, à faire appel à des membres motivés, prêts à nous donner un coup de main.

## Ledenbijdrage voor 2005

Het DAKOTA team dankt u voor uw gewaardeerde steun, die onmisbaar is voor het voortbestaan en de verdere uitbouw van ons project. Wij vragen u dan ook uw bijdrage voor 2005, die behouden werd op 13.00, te willen overmaken op ons rekening nummer 438-1064121-48. Wij danken u bij voorbaat

## Cotisation pour 2005

L'équipe DAKOTA tient à vous remercier de votre soutien apprécié à notre projet, sans lequel sa réalisation serait mise en péril. Nous nous permettons de vous inviter à renouveler votre cotisation pour 2005, Elle reste de 13,00, à verser sur notre compte N° 438-1064121-48. Nous vous en remercions déjà.

## 15 jaar geleden : SOS ROEMENIE

deel 1

door Axel Vermeesch

Vrijdag 22 december 1989

**N**amiddag op de Staf van de Luchtmacht, het is uiterst rustig. Mijn chef, kolonel-vlieger W. De Brouwer kondigde "zondagsdienst met permanente" af. Het merendeel van het personeel is dus naar huis met een rustige kerst- en eindejaarsperiode in het vooruitzicht. Ik schrijf het eindverslag van de



humanitaire operatie Soedan 4, die op 23 december vervroegd ten einde liep. Wegens de ingewikkelde politieke toestand in Khartoem konden maar enkele vluchten in Zuid-Soedan uitgevoerd worden; het was geen succesvolle operatie.

Om 13u30 Mr. D. Feldheim van Artsen Zonder Grenzen (AZG) - TRANSFER aan de telefoon: "Presidentieel paleis in Boekarest bestormd, president Ceausescu naar China gevlucht, volksopstand uitbroken met veel doden en gekwetsten. Graag morgen reeds een eerste C-130 om dringende medische hulp naar Boedapest te brengen". Op het Ministerie van Landsverdediging (MLV) krijg ik adjunct-kabinetchef Mr. R. Coosaet aan de lijn die heel verbaasd lijkt en het nieuws belangrijk genoeg vindt om minister Coëme in zijn wekelijkse kabinetsraad te storen. Een half uur later geeft het MLV het groen licht.

Onmiddellijk wordt het order overgemaakt aan HK Comdo TAF en 15de Wing. De diplomatieke toelatingen om het neutrale Oostenrijk en het Warschau-pakt-land Hongarije te overvliegen worden aangevraagd. Rond 16u meldde bevelhebber van de 15 Wing kolonel-vlieger J-P. Schoups dat beide toe-

## Il y a 15 ans : SOS RUMANIE

1ère partie

par Axel Vermeesch

Traduction : Philippe Waterkeyn

Vendredi 22 décembre 1989

**I**l fait étonnamment calme à l'état major de la Force Aérienne, cet après-midi. Mon chef, le colonel-aviateur W. De Brouwer, déclare cette journée "service du dimanche avec permanence"; la plupart du personnel est donc rentré à la maison avec la perspective d'un Noël et d'une fin d'année calmes. J'écris le rapport final de l'opération Soedan 4, laquelle s'est terminée prématurément le 23 décembre. Vu la situation politique complexe à Khartoum, nous n'avions effectué que quelques vols vers le Sud-Soudan. Ce ne fut pas une opération très réussie.

A 13h30, on me transfère par téléphone Mr. D. Feldheim de Médecins Sans Frontières (MSF) - TRANSFER: "Le palais présidentiel de Bucarest est assailli, le président Ceausescu s'est enfui en Chine, une insurrection populaire a éclaté entraînant avec elle de nombreux morts et blessés. Veuillez prévoir demain un premier C-130 pour apporter l'aide médicale d'urgence à Budapest". Au Ministère de la Défense Nationale (MDN), j'obtiens en ligne le chef du cabinet adjoint Mr. R. Coosaet qui semble très étonné et trouve la nouvelle suffisamment importante pour déranger le ministre Coëme en plein conseil de cabinet hebdomadaire. Une demi-heure plus tard, nous recevons le feu vert du MDN.

L'ordre est transmis immédiatement au QG Comdt TAF et au 15 Wing. Nous demandons les autorisations diplomatiques de survol de l'Autriche neutre et de la Hongrie, pays du pacte de Varsovie. Aux environs de 16 heures, le Chef de Corps du 15 Wing, le colonel-aviateur J-P. Schoups, signale que les deux autorisations viennent de tomber et le commandant-aviateur P. Naets et son équipage sont prêts à





latingen toegekomen zijn en commandant-vlieger P. Naets en zijn bemanning klaar zijn om te vertrekken zodra de lading van AZG in het vliegtuig is. Luitenant-generaal vlieger A. Moriau, stafchef van de luchtmacht wordt ingelicht en mijn baas laat me weten dat ik de operaties gedurende de kerstperiode per telefoon van thuis uit mag organiseren. Zij raden mij aan zorgvuldig een dagboek bij te houden. Alle betrokkenen hebben mijn privé telefoonnummer. Ik rij met een gerust gemoed naar Zemst met vier vrije dagen in het vooruitzicht. Alle staatsdiensten zijn gesloten tot woensdag 27 december!

## Zaterdag 23 december 1989

Eerste telefoon van de dag rond 9u: kabinet MLV laat weten dat er geen journalisten mee mogen naar Boedapest. Uit Nederland komt de lading AZG toe. Talrijke journalisten zijn verzameld in de militaire luchthaven van Meisbroek. Overeenkomstig de instructies wordt hen de toelating geweigerd om mee te vliegen. De televisieploegen worden geweigerd om het laden en het vertrek van de C-130 te filmen. Kritiek hieromtrent zal de komende dagen meermaals te horen zijn in Belgische en Nederlandse TV-journaals.

Om 13u vertrekt de eerste C-130 voor heen- en terugvlucht Meisbroek - Boedapest met aan boord 15 passagiers en 16 ton medisch materiaal. Na tussenkomst van het Ministerie van Buitenlandse Zaken (MBZ) mag een BRT TV-ploeg aan boord.

's Avonds tonen alle TV avondjournaals hoe Roemeense burgers samen met militairen in verschillende steden vechten voor hun vrijheid.

In een laatste contact met het wing operatie centrum (WOC)2 van de 15de Wing verneem ik dat de C-130 rond 18u geland is in Boedapest en om nog ongekende reden pas morgen terug komt.

## Zondag 24 december 1989

Rond 9u vraagt Mr. Didden, voorzitter van Piloten zonder Grenzen (PZG), mij of de vereniging in samenwerking met het Erasmus Ziekenhuis een militair vliegtuig kan inzetten in het kader van "Operatie Roemeense Hospitalen". Na overleg met kolonel-vlieger M. Mandl van het kabinet MLV wordt besloten PZG te verwijzen naar AZG om samen te werken. We zijn van mening dat efficiëntie voorrang moet hebben op concurrentie. Later op de dag blijkt samenwerking tussen de twee onmogelijk.

's Middags beslist het Kabinet MLV dat een Coördinatie Cel (CC)3 voor hulpverlening aan Roemenië zal opgericht worden onder de leiding van generaal-majoor vlieger R. Hoeben, de nieuwe chef operaties op de Generale Staf. Hij laat mij telefonisch weten dat we in afwachting verder van thuis uit zullen werken. We spreken tevens af hoe de informatie tussen de verschillende autoriteiten zal verlopen. Kabinet MLV geeft

partir une fois le chargement de MSF dans l'avion. Le lieutenant-général aviateur A. Moriau, chef d'état-major de la Force Aérienne, est informé et mon patron me fait savoir que je puis organiser, en cette période de Noël, les opérations par téléphone depuis la maison. Ils me conseillent de tenir soigneusement à jour un livre de bord. Toutes les personnes concernées pos-



sèdent mon numéro de téléphone. Je roule l'ame sereine en direction de Zemst avec la perspective de 4 jours de congé. Tous les services de l'Etat sont fermés jusqu'au mercredi 27 décembre!

## Samedi 23 décembre 1989

Premier téléphone de la journée vers 9h: le cabinet MDN me fait savoir qu'aucun journaliste n'est autorisé à nous accompagner à Budapest. Le chargement MSF provient des Pays-Bas. Une foule de journalistes s'est rassemblée à l'aéroport militaire de Meisbroek. En accord avec les instructions, aucune autorisation de vol ne leur est accordée. Les équipes de télévision ne reçoivent pas l'autorisation de filmer le chargement et le départ du C-130. Plusieurs journaux télévisés belges et néerlandais critiqueront d'ailleurs à maintes reprises cette situation dans les jours qui suivront.

A 13 h, le premier C-130 décolle pour un vol aller-retour Meisbroek - Budapest avec, à son bord, 15 passagers et 16 tonnes de matériel médical. Une équipe TV de la BRT pourra monter à bord après intervention du Ministère des Affaires Etrangères (MAE).

En soirée, tous les journaux télévisés de fin de journée montrent comment les civils roumains luttent aux côtés des militaires pour retrouver leur liberté.

Au cours de mon dernier contact avec le centre d'opérations (WOC)2 du 15 Wing, j'apprends que le C-130 a atterri vers 18h à Budapest et que, pour une raison encore inconnue, il ne reviendra que demain.



principe toelating voor vlucht PZG na coördinatie met het nieuwe CC. De 15de Wing wordt gevraagd een zending B-727 te plannen op 27 december met bestemming Boekarest of Varna.

In de vooravond landt commandant P. Naets terug in Meisbroek. De vlucht verliep zonder noemenswaardige problemen en werd vertraagd door het overladen op vrachtwagens die de lading en personeel AZG van Boedapest naar Boekarest zouden brengen. In het WOC 15de Wing is commandant-vlieger J. Cammaerts van dienst. Uit voorzorg vraag ik hem om de diplomatieke toelatingen voor overvliegen van Oostenrijk, Hongarije, Bulgarije en Roemenië aan te vragen voor één vlucht per dag tot en met 31 december. Ik raad hem tevens aan de sectie Mission Planning<sup>4</sup> en het Military Detachment for Coordination (MDC)<sup>5</sup> te laten bemannen.

Mr. Zeys, die de permanentie op het MBZ verzekert, laat mij weten dat hij zeer verveeld is met de aangevraagde diplomatieke toelatingen die hij zopas van het MDC ontvangen heeft. De twee dames daarvoor verantwoordelijk zijn onbereikbaar. Zullen we dan moeten wachten tot de eerste werkdag 27 december



om een tweede vliegtuig in te zetten, terwijl hulp uit andere landen nu reeds toestroomt? Ik meld het probleem aan generaal Hoeben en stel voor de diplomatieke toelatingen, bekomen voor het eerste vliegtuig ook te gebruiken voor eventuele volgende vliegtuigen. Als gewezen bevelhebber van de 15de Wing ziet ook hij in dat, gezien de omstandigheden, dit momenteel de enige oplossing is.

In het RTL TV avondjournaal verklaart minister Coëme dat hij alle C-130's van de Luchtmacht in paraatheid bracht voor de hulp aan het Roemeense volk. Voorrang zal gegeven worden aan medische hulp, voedsel en kledij.

Vermoeid kijk ik toch nog even naar de middernachtmis in Eurovisie uitgezonden vanuit Vilnius, hoofdstad van de Sovjet Republiek Litouwen. De kathedraal was tot vorig jaar nog een museum voor moderne kunst. In zijn toespraak verwijst de kardinaal naar de vervolging en verdrukking gedurende de voorbije 44 jaar. Met de gedachte aan Glasnost en Perestroika van Mikhail Gorbatchov, zopas door Time Ma-

## Dimanche 24 décembre 1989

Vers 9h, Mr. Didden, président de Pilotes sans Frontières (PSF), me demande si l'association pouvait engager un avion en collaboration avec l'hôpital Erasme dans le cadre de "l'Opération Hôpitaux Roumains". Après concertation avec le colonel-aviateur M. Mandl du cabinet MDN, il fut décidé de renvoyer PSF vers MSF pour envisager une éventuelle collaboration.

Nous sommes d'avis que l'efficacité doit avoir la priorité sur la concurrence. La collaboration entre les deux organisations se révéla impossible plus tard dans la journée.

L'après-midi, le Cabinet MDN décide de créer une Cellule de Coordination (CC)<sup>3</sup> pour l'assistance à la Roumanie sous la direction du général-major aviateur R. Hoeben, le nouveau chef des opérations à l'Etat Major Général. Par téléphone, il me fait savoir, qu'en attendant, nous devons travailler à partir de la maison. Nous convenons aussi de la manière avec laquelle l'information sera diffusée entre les différentes autorités. Après coordination avec le nouveau CC, le

Cabinet du MDN donne son accord de principe pour le vol PSF. On demande également au 15 Wing de planifier une mission pour B-727 le 27 décembre, destination Bucarest ou Varna.

C'est dans l'avant soirée qu'atterrit, de retour à Meisbroek, le commandant P. Naets. Le vol s'est déroulé sans problèmes notables et fut ralenti par la surcharge des camions qui devaient apporter les chargements et le personnel MSF de Budapest à Bucarest. C'est le commandant-aviateur J. Cammaerts qui est de service dans le WOC 15 Wing. Par précaution, je lui demande de solliciter les autorisations diplomatiques de survol de l'Autriche, de la Hongrie, de la Bulgarie et de la Roumanie à concurrence d'un vol par jour jusqu'au 31 décembre inclus. Je lui conseille également de pourvoir en

personnel la section Mission Planning<sup>4</sup> et le Military Detachment for Coordination (MDC)<sup>5</sup>.

Mr. Zeys, qui assure la permanence au MAE, me fait savoir qu'il est très embêté par les demandes d'autorisations diplomatiques qu'il vient juste de recevoir du MDC. Les deux dames qui en sont responsables ne sont pas joignables. Devons-nous dès lors attendre jusqu'au premier jour ouvrable le 27 décembre pour engager un deuxième avion alors que l'aide en provenance d'autres pays afflue déjà? Je signale le problème au général Hoeben et propose de réutiliser l'autorisation diplomatique reçue pour le premier avion pour les avions suivants éventuels. Comme ancien Chef de Corps du 15 Wing, il se rend également compte que, au vu des circonstances, ceci représente momentanément la seule solution.

Au journal de RTL TV, en soirée, le ministre Coëme déclare qu'il met en état d'alerte tous les C-130 de la Force Aérienne afin de porter assistance à la population roumaine. La priorité sera donnée à l'aide médicale, alimentaire et vestimentaire.





gazine uitgeroepen tot "Man of the Decade" ga ik slapen.

## Kerstdag, maandag 25 december 1989

Reeds om 9u wenst generaal Hoeben mij een vrolijk kerstfeest.. Hij laat weten dat het Rode Kruis

## DE BELGISCHE LUCHTMACHT

Reeds op vrijdag 22 december werd een eerste transporttoestel, Hercules - C130, van de Belgische Luchtmacht met medisch materiaal en geneesmiddelen geladen. In de vroege daaropvolgende uurtjes vertrokken vanuit Mejsbroek 20 ton materiaal en een AZG-ploeg van 15 man naar Budapest.

Vanuit de Hongaarse hoofdstad vertrekken de bestelwagens met materiaal en manschappen naar Roemenië. Guy Coeme, Minister van Landsverdediging heeft, onmiddellijk de nodige maatregelen

genomen opdat de nodige humanitaire hulp, snel ter plaatse kon worden gebracht.

De voorbeeldige organisatie en de samenwerking met de verantwoordelijke autoriteit van de Belgische Luchtmacht, de inzet van het personeel van de 15de Wing en de steun van Kolonel Vermeersch hebben ervoor gezorgd dat het voor de ploegen van Artsen Zonder Grenzen mogelijk was snel en met man en macht ter plaatse te zijn, zodat het Roemeense volk op efficiënte manier geholpen kon worden.. Carlo DE BOEL

Fatigué, je regarde encore quelques instants la messe de minuit diffusée en Eurovision depuis Vilnius, capitale de la République soviétique de Lituanie. 11y a encore un an, la cathédrale était un musée d'art moderne. Dans son homélie, le cardinal se réfère aux persécutions et à l'oppression des 44 dernières années. Je m'endors entouré de pensées de Glasnost et de Perestroïka de Mikhaïl Gorbatchov, fraîchement élu "Man of the Decade" par le Time Magazine.

## Noël, lundi 25 décembre 1989

11est à peine 9 h lorsque le général Hoeben me souhaite un joyeux Noël.. 11me fait savoir que la Croix-Rouge pense avoir rassemblé 150 tonnes de matériel de secours. 11faut encore préparer quelques vols supplémentaires et il faut à nouveau tenter d'obtenir les autorisations diplomatiques nécessaires.

Je propose à mon épouse de déplacer en soirée le repas de Noël prévu initialement à midi avec les enfants.

denkt 150 ton hulpgoederen samen te brengen. Enkele bijkomende vluchten moeten voorbereid worden en er moet verder gepoogd worden om de nodige diplomatieke toelatingen te bekomen. Ik stel mijn vrouw voor het geplande kerstmaal met de kinderen uit te stellen tot 's avonds.

Luitenant-kolonel vlieger G. Desmet, nationaal alarm officier (NAO) op de Generale Staf, laat mij weten dat hij door generaal Hoeben belast werd met de algemene coördinatie van de operatie. Kapitein-vlieger Duquet, die de rol van WOC officier in de 15de Wing heeft overgenomen, vraagt mij wat er allemaal aan de hand is. Via het MDC laat Mr. Vuylsteke, permanentie op MBZ, weten dat het nog steeds niet mogelijk is de vereiste toelatingen aan te vragen, maar dat hij al het mogelijke zal doen. Ik probeer dan zelf maar.. "Gesloten tot 27 december" meldt het antwoordapparaat van de Oostenrijkse ambassade. Geen antwoord op de Hongaarse en Bulgaarse ambassades. In de chaos op de Roemeense ambassade antwoordt een vriendelijke dame "Voor ons is er geen enkel probleem. We hebben al uw hulp nodig. Probeer uw vluchten te coördineren met SABENA en TAROM". SABENA-operaties geeft mij enkele nuttige telefoonnummers van de Roemeense luchtvaartmaatschappij TAROM.

Het is middag. In het radionieuws wordt gemeld dat VTM journalist Dany Huwé in de voorbije nacht dodelijk getroffen werd door sluipschutters, vermoedelijk Securitate agenten. Een Turkse cameraman, Emre Aygen, die de VTM ploeg volgde werd levensgevaarlijk gewond.

## LA FORCE AERIENNE BELGE

Le vendredi 22 décembre déjà, un premier appareil de transport, un C 130 Hercules de la Force aérienne belge était chargé de matériel médical et de médicaments. Dans les heures qui suivaient, 20 tonnes de matériel et une équipe de 15 personnes de M8F décollaient de Mejsbroek en direction de Buclapest.

C'est de la capitale hongroise que partent les camionnettes. A leur bord, hommes et matériel. Destination: la Roumanie. Guy Coëme, Ministre de la Défense nationale, a immédiatement pris

les mesures qu'il fallait pour que l'aide humanitaire nécessaire puisse être acheminée rapidement sur place.

Grace à l'organisation et à la collaboration exemplaire des autorités responsables de la Force aérienne belge, grâce au dévouement du personnel du 15ème Wing et au soutien du Colonel Vermeersch, les équipes de Médecins Sans Frontières ont pu se trouver rapidement à pied d'oeuvre pour aider efficacement et dès le début le peuple roumain.

Carlo DE BOEL

Le lieutenant-colonel aviateur G. Desmet, officier alarme nationale (OAN) à l'Etat-major Général, me fait savoir qu'il est chargé par le général Hoeben de la coordination générale de l'opération.

Le capitaine-aviateur Duquet, qui a repris le rôle de l'officier WOC au 15 Wing, me demande ce qui se trame. Par l'intermédiaire du MDC, Mr. Vuylsteke, de permanence au MAE, avertit qu'il lui est encore toujours impossible de demander les autorisations exigées, mais qu'il fera tout son possible. J'essaye alors moi-même. "Fermé jusqu'au 27 décembre" me signale le répondeur téléphonique de l'ambassade autrichienne. Pas de réponses aux ambassades hongroise et bulgare. Dans le chaos de l'ambassade roumaine, une dame bien aimable répond "Pour nous, il n'y a pas le moindre problème. Nous avons besoin de votre aide. Essayez de coordonner vos vols avec la SABENA et TAROM". Le département opérations de la SABENA me donne quelques numéros utiles de la compagnie aérienne roumaine TAROM.



Mr. Couchard, persattaché MLV, wenst een procedure op te stellen om journalisten mee te nemen. Hij aanvaardt mijn voorstel om per vlucht 15 passagiers mee te nemen waarvan maximaal zes journalisten. Aanvragen zullen op het kabinet MLV behandeld worden en de namen van de toegelaten journalisten aan het WOC 15de Wing overgemaakt. Hij geeft mij de namen van twee journalisten die deze avond met de vlucht voor de Rode Kruis mogen vertrekken. De Prinsen van Luik zullen in de 15de Wing aanwezig zijn bij het vertrek van deze vlucht.

Het is 14u als ik naar TAROM bel en mevrouw Gabriella Jalos aan de lijn krijg: "Alles is in orde voor alle humanitaire vluchten naar Boekarest en Constan-



ta". Zij geeft nog enkele telex- en telefoonnummers van TAROM die nuttig kunnen zijn voor onze bemanningen bij aankomst in Roemenië. Zij sluit af met "Thank you very much for everything".

Rond 17u vraagt NAO luitenant-kolonel Desmet morgen twee C-130 te plannen ten voordele van het Rode Kruis. Samen met een tweede geplande vliegtuig voor AZG betekent dat drie zendingen voor morgen (uiteindelijk zou maar één zending worden uitgevoerd). Volgens het WOC stelt dat geen probleem, niettegenstaande twee C-130's de omwisseling verzekeren van de permanentie in Zaïre. Bemanningen zijn bereid hun verlof op te offeren om aan de operatie deel te nemen.

Het is 18u als de permanentie MBZ laat weten dat het Internationale Rode Kruis in Boekarest vraagt om alle hulpvluchten drie dagen uit te stellen tot men in Roemenië de zaken beter onder controle heeft. In algemeen overleg tussen alle betrokken autoriteiten wordt beslist dat de C-130 voor het Rode Kruis deze avond zal vertrekken zoals gepland om 20u. De weersomstandigheden in Boedapest zijn niet schitterend. Indien de het weer in Boedapest te slecht zou zijn zal commandant-vlieger J-L. Feuillen, boordcommandant voor de tweede opdracht, niet doorvliegen naar Boekarest maar een uitwijkingsvliegveld kiezen in Duitsland of Oostenrijk. Nog steeds zijn er geen diplo-

matie. Il est midi. A la radio, on signale qu'un journaliste de VTM, Dany Huwé, a été atteint mortellement par un tireur embusqué la nuit passée, probablement des agents de la Securitate, et qu'un cameraman turc, Emre Aygen, qui suivait l'équipe VTM, a été blessé grièvement.

Mr. Couchard, attaché de presse du MDN, souhaite adopter une procédure pour emmener des journalistes. Il accepte ma proposition d'emmener 15 passagers par vol dont 6 journalistes au maximum. Le cabinet du MDN traitera les demandes et les noms des journalistes autorisés seront transmis au WOC du 15 Wing. Il me donne les noms de deux journalistes qui doivent partir ce soir avec le vol de la Croix-Rouge.

Les Princes de Liège seront présents au départ de ce vol.

Il est déjà 14h lorsque j'appelle TAROM et j'obtiens en ligne Madame Gabriella Jalos: "Tout est en ordre pour tous les vols humanitaires à destination de Bucarest et Constanta". Elle me donne encore quelques numéros de télex et téléphone de TAROM qui pourraient être utiles à nos équipages dès leur arrivée en Roumanie. Elle clot l'entretien par un "Thank you very much for everything".

Vers 17h, l'OAN, le lieutenant-colonel Desmet, me demande de prévoir pour demain deux C-130 pour le compte de la Croix-Rouge. Cela fait, ensemble avec le deuxième avion prévu pour MSF, trois

missions pour demain (une seule mission sera finalement exécutée). Pour le WOC, cela ne pose pas le moindre problème, bien que deux C-130 assurent la rotation de la permanence au Zaïre. Les équipages sont prêts à sacrifier leurs congés pour participer aux opérations humanitaires.

Il est 18 h lorsque la permanence du MAE nous informe que la Croix-Rouge internationale à Bucarest demande de retarder tous les vols humanitaires de trois jours, le temps que la situation soit mieux sous contrôle en Roumanie. En concertation générale avec toutes les autorités concernées, on décide de faire décoller le C-130 de la Croix-Rouge ce soir comme prévu à 20h. Les conditions météorologiques ne sont pas fantastiques à Budapest. Si, à Budapest, le temps devenait trop mauvais, le commandant-aviateur J-L. Feuillen, commandant de bord de la deuxième mission, ne s'envolerait pas vers Bucarest mais choisirait un aéroport alternatif en Allemagne ou en Autriche. Toujours pas d'autorisations diplomatiques, mais le colonel Mandl informera Mr. Reyn, chef de cabinet du ministre M. Eyskens, de ce problème.

C'est à 20 h que les Princes de Liège sont accueillis par le ministre G. Coëme, le général Charlier, le général Moriau et des personnalités de la Croix Rouge. Vers 21 h, le deuxième avion disparaît en



matieke toelatingen, maar kolonel Mandl zal Mr. Reyn, kabinetschef van minister M. Eyskens, op de hoogte brengen van dit probleem.

Om 20u worden de Prinsen van Luik in de militaire luchthaven verwelkomd door de minister G. Coëme, generaal Charlier, generaal Moriau en personaliteiten van het Rode Kruis. Omstreeks 21u verdwijnt het tweede vliegtuig met hulp voor Roemenië in oostelijke richting met zes passagiers en 16 ton hulpgoederen aan boord.

Gedurende het kerstdiner krijg ik AZG aan de lijn om de vlucht te bevestigen op 27 december naar Timisoara of Sibiu. Na het diner kijk ik naar het RTBF laatavond journaal. Vele Rode Kruis vrijwilligers helpen het vliegtuig laden en de C-130 bemanning wordt voorgesteld aan de Prinsen van Luik. Maar wereldschokkend nieuws is de executie van president Nicolae Ceausescu en zijn vrouw Elena na een kort geheim proces. Ik maak mij de bedenking dat Ceausescu jaren lang door westerse staatshoofden, regeringsleiders en ministers werd geprezen als een van de beste leiders in het oostblok. Na een laatste telefonisch contact met generaal Hoeben en kapitein Duquet in de 15de Wing probeer ik in te slapen.

## **Tweede Kerst, dinsdag 26 december 1989**

Gezien de gebeurtenissen in Roemenië zijn de dagbladen dikker dan normaal, een van de vele titels luidt "België schiet massaal in actie om Roemenië te helpen".

Gabriella Jalos is reeds aan de lijn om 8u30 met de gevraagde inlichtingen over vliegvelden van Sibiu en Timisoara. Later zou ik dezelfde gegevens krijgen van AZG. In het WOC neemt commandant-vlieger L. Op de Beeck de teugels in handen. Hij meldt dat de C-130 gisteravond niet kon landen in Boedapest wegens de mist en uitweek naar Graz in Oostenrijk. Vandaag wordt naar Boedapest gevlogen en terug naar Meisbroek.

Rond 9u bespreken generaal Hoeben en ik de voorlopige planning: vanavond C-130 voor het Rode Kruis naar Boedapest, morgenochtend C-130 voor AZG naar Sibiu en B-727 voor PZG naar Boekarest of Varna. Telefoon van majoor-vlieger J. Lousberg die de rol van NAO overnam van luitenant-kolonel Desmet. Hij vindt het een gelukkig toeval dat de meeste verantwoordelijken in de kerstperiode uit de luchttransport wereld komen; inderdaad, dat maakt de zaken wat gemakkelijker. Hij laat daarenboven weten ook bereid te zijn een vlucht uit te voeren.

Nog heel wat telefoons voor de middag: de permanentie MBZ doet nog steeds al het nodige om de gevraagde diplomatieke toelatingen te bekomen; PZG laat weten dat de opdracht voor "Operatie Roemeense Hospitalen" pas op het einde van de week kan doorgaan; WOC 15de Wing meldt dat commandant Feuillen opgestegen is in Graz en binnen 45 minuten landt in Boedapest; de NAO laat weten dat het vertrek voor de vlucht van vandaag 16u is en de vlucht door het MLV geschonken wordt aan het Rode

direction de l'Est avec à son bord 6 passagers et 16 tonnes de matériel d'assistance pour la Roumanie.

Au cours du dîner de Noël, j'obtiens MSF en ligne et leur confirme le vol du 27 décembre sur Timisoara ou Sibiu. Après le dîner, je regarde la dernière édition du journal à la RTBF. De nombreux volontaires de la Croix-Rouge aident au chargement de l'avion et l'équipage du C-130 est présenté aux Princes de Liège. Mais l'exécution du président Nicolae Ceausescu et de sa femme Elena après un court procès clandestin est une nouvelle bouleversante. Je ne m'empêche de penser que Ceausescu fut apprécié durant de longues années par les chefs d'Etats de l'Ouest, les chefs de gouvernements et les ministres comme un des meilleurs dirigeants du bloc de l'Est. Après une longue conversation téléphonique avec le général Hoeben et le capitaine Duquet du 15 Wing, j'essaye de dormir.

## **Lendemain de Noël, mardi 26 décembre 1989**

Les événements en Roumanie rendent les quotidiens plus épais que d'habitude. Un des nombreux titres annonce: "la Belgique s'engage massivement pour aider la Roumanie". A 8h30, Gabriella Jalos est déjà en ligne avec les renseignements demandés au sujet des aéroports de Sibiu et Timisoara. Je recevrai plus tard les mêmes informations de MSF. Au WOC, c'est le commandant-aviateur L. Op de Beeck qui prend les rennes. Il signale que le C-130 n'a pas pu atterrir à Budapest hier soir, en raison du brouillard et fut dévié vers Graz en Autriche. Il s'envole aujourd'hui vers Budapest et rentre à Meisbroek.

Vers 9 h, le général Hoeben et moi commentons le planning provisoire: ce soir, le C-130 de la Croix-Rouge pour Budapest; demain matin, le C-130 de MSF pour Sibiu et le B-727 de PSF pour Bucarest ou Varna. Je reçois un coup de fil de major-aviateur J. Lousberg qui reprend le rôle d'OAN des mains du lieutenant-colonel Desmet. Il trouve que le hasard fait bien les choses, en cette période de fin d'année, ou la majorité des responsables proviennent du milieu du transport aérien; cela rend effectivement les affaires plus aisées. En outre, il nous laisse entendre qu'il est également disposé à effectuer un vol.

Encore toute une série de coups de téléphone cette après-midi: la permanence du MAE fait encore toujours tout le nécessaire pour se procurer les autorisations diplomatiques demandées; PSF nous fait savoir que la mission "Opération Hôpitaux Roumains" ne peut se dérouler qu'en fin de semaine; le WOC du 15 Wing signale que le commandant Feuillen a décollé de Graz et atterrira dans 45 minutes à Budapest; l'OAN nous avertit que l'heure de départ du vol de ce jour est fixée à 16 h et que le vol attribué au MDN est offert à la Croix-Rouge. Mr. Couchard donne les noms de quatre journalistes qui peuvent partir avec ce vol. Au cours du repas de midi, le lieutenant-colonel aviateur Jacques de Brouwer, qui est à la pension, nous fait savoir qu'il voudrait être officier de liaison à Bucarest au cas où le besoin s'en ferait sentir. Tout

Kruis; Mr. Couchard geeft de namen van vier journalisten die met deze vlucht mogen vertrekken. Onder het middageten laat luitenant-kolonel vlieger Jacques de Brouwer, die met pensioen is, weten dat hij verbindingsofficier wil zijn in Boekarest indien dat nodig moest zijn. Alles draait rond, voorlopig geen problemen, maar niet voor lang!

Mr. Denayere van het Belgisch Rode Kruis wil absoluut dat de C-130 die deze namiddag vertrekt vandaag naar Boekarest vliegt en niet naar Boedapest. Ik beloof hem dat we onze uiterste best zullen doen. Mevr. Gabriella Jalos van TAROM aan de lijn met het nieuws dat het Roemeense luchtruim zopas gesloten werd: "Er zijn enkele aanvallen op het vliegveld van Otopeni" zegt ze. Via de NAO verneem ik dat het vliegveld van Boekarest-Otopeni voor alle verkeer gesloten is. Commandant Op de Beeck meldt terloops dat VTM gevraagd heeft het stoffelijk overschot van Dany Huwé te repatriëren.



D. Huwé

Rond 15u verwittigt ik alle autoriteiten en TAROM dat ik voor een tijdje naar de 15de Wing ga, ook zij geven mij telefoonnummers door van waar ze zijn of zullen zijn in de loop van de dag (waren er toen maar GSM's). Commandant Op de Beeck is tevreden als hij mij ziet in het WOC en nodigt me uit een tijdje te blijven want er is hier volk tekort.

TAROM laat weten dat alle verbindingen met Boekarest verbroken zijn. De NAO meldt dat er geen landingen toegelaten zijn in Timisoara en AZG heeft via zijn mensen in Sibiu vernomen dat daar geen problemen zijn en dat onze vliegtuigen daar wel mogen landen.

Op de basis van Meisbroek heerst er grote drukte. Vijftien zware Belgische en drie gestrande Roemeense vrachtwagens wachten om ontladen of geladen te worden. Morgen vertrekt een eerste karavaan met voedsel en kledij richting Roemenië. In de reusachtige Herpain-hangar zijn een honderdtal vrijwilligers aan het sorteren en verpakken. Overall lopen cameraploegen en journalisten, zij vragen mij of het juist is dat het leger de macht genomen heeft in Roemenië.

Majoor Naets, boordcommandant van de eerste C-130 zending, zal ook de derde opdracht uitvoeren gepland te vertrekken om 16u. Hij twijfelt eraan of hij uit deze heksenketel op tijd zal kunnen vertrekken. Hij neemt initiatief, plaatst het vliegtuig voor de hangar en zet de honderd vrijwilligers aan het laden. TV ploegen maken indrukwekkende beelden, in minder dan een uur worden 10 ton medische hulpgoederen met de hand ingeladen. Het vliegtuig vertrekt uiteindelijk rond 18u30. Een half uur eerder was commandant Feuillen en zijn bemanning geland uit Boekarest. Ik voel mij opgelucht als ik verneem dat zich geen enkel probleem voordeed met de diplomatieke toelatingsen voor Oostenrijk en Hongarije (die zouden pas een maand later komen).

Pas terug thuis laat het kabinet MLV weten dat de Turkse VTM cameraman Emre Aygen, levensgevaarlijk gekwetst door kogels in het hoofd, door een

tourne rond, pas de problemen voor l'instant, mais pas pour longtemps !

Mr. Denayere de la Croix-Rouge de Belgique veut absolument que le C-130, qui part cet après-midi, vole aujourd'hui vers Bucarest, et non vers Budapest. Je lui promets que nous ferons tout notre possible. J'ai en ligne Madame Gabriella Jalos de TAROM avec la nouvelle que l'espace aérien roumain vient d'être fermé: "11y a quelques attaques à l'aéroport de Otopeni" dit-elle. J'apprends par l'OAN que l'aéroport de Bucarest-Otopeni est fermé à tout trafic. Le commandant Op de Beeck signale, en passant, que VTM a demandé de rapatrier la dépouille mortelle de Dany Huwé.

Vers 15 h, j'avertis toutes les autorités et TAROM que je me rends pour un moment au 15 Wing; ils me transfèrent aussi les numéros de téléphone de là ou ils sont et seront au cours de la journée (si seulement il y aurait eu des GSM). Le commandant Op de Beeck est heureux lorsqu'il m'aperçoit au WOC et m'invite à rester un peu, puisqu'il y a un manque d'effectifs ici.

TAROM me fait savoir que toutes les communications avec Bucarest sont interrompues. L'OAN signale qu'aucun atterrissage n'est autorisé à Timisoara et MSF a appris par son personnel à Sibiu qu'il n'y a pas de problèmes là-bas et que nos avions peuvent bien yatterrir.

Il règne une forte tension à l'aéroport de Melsbroek. Quinze gros camions belges et trois camions roumains, restés en rade, attendent d'être chargés ou déchargés. C'est demain que part une première caravane avec de la nourriture et des vêtements en direction de la Roumanie. Dans le gigantesque hangar Herpain, une centaine de volontaires s'affairent à trier et à emballer. De tout côté, se pressent des équipes de cameramen et de journalistes. Ils me demandent s'il est exact que l'armée a pris le pouvoir en Roumanie.

Le Major Naets, commandant de bord de la première mission C-130, exécutera également la troisième mission, prévue au départ à 16h. Il se demande encore s'il pourra partir à temps dans tout ce tohu-bohu. Il prend alors l'initiative de placer l'avion devant le hangar et demande aux cent volontaires de commencer à charger. Les équipes TV filment des images impressionnantes, en moins d'une heure, 10 tonnes d'aide médicale sont ainsi chargées à la main. L'avion décolle finalement aux environs de 18h30. Une demi-heure plus tôt, c'était au tour du commandant Feuillen et de son équipage d'atterrir à Bucarest. Je me sens soulagé quand j'apprends que pas un seul problème n'est survenu avec les autorisations diplomatiques d'Autriche et de Hongrie (qui n'arriveraient que dans un mois).

A peine rentré à la maison, le cabinet du MDN m'apprend que le cameraman turc de VTM, Emre Aygen, grièvement blessé par balie à la tête, peut être transporté par un de nos avions de Bucarest à Zurich. Il sera entouré d'une équipe médicale qui l'accompagnera dans le C-130. Le journal de la BRT de 19h30 montre les premières images de la condamnation et de



van onze vliegtuigen mag overgebracht worden van Boekarest naar Zurich. Hij zal begeleid worden door een medisch team dat met de C-130 morgen zal meevliegen. Het BRT-journaal van 19u30 toont de eerste beelden van de veroordeling en terechtstelling van het echtpaar Ceausescu. Zij werden schuldig bevonden aan volkenmoord op 60.000 Roemenen, ondermijning van de Staat, diefstal van publieke eigendom, vernietiging van de nationale economie en poging tot ontvluchten. De westerse wereld vraagt zich af of dit de laatste gruwdaad is geweest van de dictatuur of de eerste fout van de democratie. Minister M. Eyskens verklaart dat hij liever een openbaar proces had gezien, maar dat hij begrip kan opbrengen voor de snelle terechtstelling van een groot misdadiger.

Rond 20u coördinatie met generaal Hoeben en het WOC voor de vlucht van morgen (de tweede voor AZG): vertrek om 5u met bestemming Timisoara, daarna naar Boekarest om Dany Huwé te evacueren naar Zurich; het vliegtuig moet nog vandaag geladen worden; indien geen diplomatieke toelating: zelfde procedure als voor de vluchten gisteren en eergisteren.

Het is 22u als majoor Naets mij opbelt vanuit zijn cockpit via Portishead Radio. Hij heeft via de luchtverkeerscontrole van Boedapest en het Internationale Rode Kruis vernomen dat het vliegveld van Boekarest open en kalm is. Hij vraagt om onder die voorwaarden morgen naar Boekarest te vliegen om het stoffelijk overschot van Dany Huwé te repatriëren. Ik dank hem voor zijn initiatief en wens hem wel te rusten. Nu nog VTM verwittigen en mijn directe baas kolonel De Brouwer inlichten. Het is iets voor middernacht als ik in bed lig en aan morgen denk, België zal opnieuw werken na een kerstreces van vier dagen, het CC zal in werking treden op de Generale Staf, een grote verandering!

Het tweede deel van SOS Roemenië zal verschijnen in DAKOTA NEWS nr 30

1 HK Taktische Luchtmacht: was een van de drie hoofdkwartieren in de organisatie van de Belgische Luchtmacht dat verantwoordelijk was voor alle vliegoperaties.

2 WOC: is het operationeel centrum op elke vliegbasis, van waaruit de operaties gecoördineerd worden.

3 CC: in dit centrum (op de Generale Staf) wordt alle militaire hulp geboden door het ministerie van landsverdediging in het kader van SOS Roemenië gecoördineerd. Dit CC zou niet meer verdwijnen, daar de ene crisis volgde op de andere (1ste Golfoorlog, Rwanda, Zaïre, ...).

4 Mission Planning: maakt deel uit van het WOC, en is de plaats waar de bemanningen hun opdracht voorbereiden.

5 MDC: coördineert militaire en civiele vluchten in binnen- en buitenland, vraagt diplomatieke toelatingen aan (via het MBZ) om met militaire vliegtuigen andere landen te overvliegen.

6 NAO: is de officier die 24 op 24 verantwoordelijk is voor ontvangst en verspreiding van nationale alarmstadias in de schoot van de Belgische strijdkrachten.

l'exécution du couple Ceausescu. Ils sont jugés coupables du massacre de 60.000 Roumains, de l'affaiblissement de l'Etat, de détournement de biens publics, de destruction de l'économie nationale et de tentative d'évasion. Le monde occidental se demande si ceci est à considérer comme la dernière atrocité de la dictature, ou la première erreur de la démocratie. Le Ministre M. Eyskens déclare qu'il aurait préféré voir un procès public, mais qu'il peut comprendre que l'on exécute rapidement un tel criminel.

Vers 20 h, coordination entre le général Hoeben et le WOC pour le vol de demain (le deuxième pour MSF): départ à 5h, destination Timisoara, puis Bucarest afin d'évacuer Dany Huwé vers Zurich. L'avion doit encore être chargé aujourd'hui; en cas d'absence d'autorisation diplomatique, appliquer la même procédure que pour les vols d'hier et d'avant-hier.

Il est 22h lorsque le major Naets m'appelle depuis son cockpit par sa radio Portishead. Il a appris par le contrôle du trafic aérien de Budapest et par la Croix-Rouge Internationale que l'aéroport de Bucarest est ouvert et calme. Dans ces conditions, il demande de voler demain en direction de Bucarest, afin de rapatrier la dépouille mortelle de Dany Huwé. Je le remercie de son initiative et lui souhaite de bien se reposer. Et maintenant, encore prévenir VTM et mon chef direct, le colonel De Brouwer. Il est un peu avant minuit lorsque je me couche et je pense à demain. La Belgique va se remettre au travail après 4 jours de congé de Noël, le CC commencera à fonctionner à l'Etat-Major Général, un grand changement!

La deuxième partie de SOS Roumanie sera publiée dans DAKOTA NEWS no 30

1 QG Force Aérienne Tactique: était un des 3 quartiers généraux dans l'organisation de la Force Aérienne belge, responsable de toutes les opérations aériennes.

2 WOC: est le centre opérationnel de chaque base volante, d'où les opérations sont coordonnées.

3 CC: dans ce centre (à l'Etat Major Général) toute l'aide militaire offerte est coordonnée par le ministère de la défense nationale dans le cadre de SOS Roumanie. Ce CC ne disparaîtrait plus, une crise faisant suite à l'autre. (1ère guerre du golfe, Rwanda, Zaïre, ...).

4 Mission Planning: fait partie du WOC, et est l'endroit où les équipages préparent leur mission.

5 MDC: coordonne les vols civils et militaires nationaux et internationaux, demande les autorisations diplomatiques (par l'intermédiaire du MAE) pour pouvoir survoler d'autres pays avec des avions militaires.

6 aAN: est l'officier responsable 24 h sur 24 de la réception et de la diffusion des états d'alertes nationaux au sein des Forces Armées

# Albertus "Bert" Beukhof

## Een Nederlander met de RAF in Melsbroek

## un Néerlandais dans la RAF à Melsbroek

traduction par Léon Haderman

*Onze medewerkers Frans Van Humbeek en Hubert Verstraeten ontmoetten A. Beukhof in het Documentatiecentrum DAKOTA te Melsbroek op 18 februari 2004.*

*Nos collaborateurs Frans Van Humbeek et Hubert Verstraeten ont rencontré A. Beukhof au Centre de Documentation DAKOTA à Melsbroek le 18 février 2004.*

**Hoe kwam u als Nederlander bij de Royal Air Force terecht?**

**Comment êtes-vous, étant Néerlandais, arrivé à la Royal Air Force?**

**A**ls zeventienjarige nam ik dienst op een lichte kruiser "HMS Tromp". Als stoker kwam ik terecht op het artillerie-instructieschip "Van Kinsbergen", waarmee ik in september 1939 naar West-Indië vertrok, we zouden voor Kerstmis thuis zijn. Het uitbreken van de oorlog besliste daar echter anders over. In juni 1941 moest het schip voor een groot onderhoud naar Engeland. Ik wilde niet meer terug naar West-Indië en vroeg daarom mijn overplaatsing naar de Marine Luchtvaartdienst, die reeds opereerde vanuit Engeland. Mijn aanvraag werd aanvaard en ik werd opgeleid tot boordschutter op Lockheed Hudson toestellen.

**A**dix-sept ans, je suis entré en service sur le croiseur léger "HMS Tromp". Peu après, je me retrouvai comme "chauffeur" sur le bateau d'écolage d'artillerie navale "Van Kinsbergen", avec lequel je partis en septembre 1939 pour l'Inde occidentale. Nous devons être de retour pour Noël. Le début de la guerre en décida autrement. En juin 1941, notre bateau devait se rendre en Angleterre pour un grand entretien. Ne voulant pas retourner par la suite aux Indes occidentales, je demandai dès lors mon transfert à l'Aéronavale, qui opérait déjà à partir de l'Angleterre. Ma demande fut acceptée et je fus entraîné comme mitrailleur de bord sur Lockheed Hudson.

**Hoe verliepen de uw eerste oorlogsjaren bij Coastal Command ?**

**Comment se déroulèrent vos premières années de guerre au sein du Coastal Command ?**

Ons smaldeel, dat bijna volledig uit Nederlandse bemanningen bestond, werd ingedeeld bij Coastal Command als 320 Squadron. We maakten zes uur durende patrouillevluchten van de Belgische tot de Noorse kusten en speurden naar Duitse konvoien. Ik heb acht dergelijke oorlogszendingen uitgevoerd.

Notre escadrille, qui était presque entièrement composée d'équipages néerlandais, fut attachée à la 320ème Escadrille du Coastal Command. Nous effectuons des vols de patrouille le long des côtes belges jusqu'aux côtes norvégiennes. Ces vols duraient en moyenne six heures et nous recherchions des convois allemands. J'ai effectué huit de ces missions de guerre.

**En dan de overgang naar Bomber Command ?**

**Ensuite vous êtes passé au Bomber Command ?**

Ja, in maart 1943 begon de conversie van ons smaldeel op B-25 Mitchell medium bommenwerper. Het smaldeel werd overgeplaatst naar Lasham in Hampshire. Op 19 augustus 1943 vlogen we onze eerste oorlogsoopdracht om het Franse vliegveld van Poix te bombarderen. Eerst zouden we nog de haven van Cherbourg aanvallen, daarbij werden we geraakt door het zware afweergeschut en de rechter motor vatte vuur. We maakten ons klaar voor een noodlanding op het water, maar gelukkig kon het vuur gedoofd worden. Met meer dan 200 kogelgaten haalde onze B-25 nog het vliegveld van Tarrant Rushton bij Bournemouth. Niemand van de bemanning had ook maar een schrammetje!

Où, en mars 1943 débuta la conversion de notre escadrille sur B-25 Mitchell, un bombardier moyen. L'escadrille fut transférée à Lasham dans le Hampshire. Nous effectuâmes notre première mission le 19 août 1943. Le but de la mission était de bombarder l'aéroport français de Poix. Nous devions d'abord attaquer le port de Cherbourg ou nous fûmes touchés par la DCA lourde. Le moteur droit prit feu. Nous nous préparions à un atterrissage forcé sur l'eau, mais heureusement le feu a pu être maîtrisé. Avec plus de deux cents impacts de balles, notre B-25 réussit à atteindre l'aéroport de Tarrant Rushton près de Bournemouth. Pas un seul membre de l'équipage n'en-



## U trouwde toen ook met een Engelse ?

Inderdaad, zoals veel naar Engeland overgekomen jongeren werd ik ook verliefd en trouwde. Op 1 februari 1944 trouwde ik met Roma in Colton, een dorpje in Norfolk. Nog geen twee weken later moest ik met het 320ste smaldeel naar Dunsfold waar de twee andere smaldelen gelegeerd waren en waarmee we samen de 139ste Wing vormden. Elk van de drie smaldelen had 18 tot 20 vliegtuigen. We moesten er in tenten slapen, om ons te wennen. Men vermoedde dat de Duitsers op het vasteland alles zouden vernietigen of in brand steken en dat er dus geen logement in gebouwen zou te vinden zijn. Vanaf de eerste dag van de landing in Normandië tot einde juni 1944 verloor ons smaldeel 11 vliegtuigen. Door de grote verliezen aan personeel werd ons smaldeel meer en meer een smeltkroes van Nederlanders, Engelsen, Australiërs, en Belgen.

## Wanneer kwam U in Meisbroek terecht en hoe was het leven daar?

Op 24 oktober 1944 werd het vliegveld van Melsbroek onze basis. Toen ZKH Prins Bernard ons daar kwam bezoeken in december 1944 kende hij mij het Vliegerkruis toe. We sliepen niet langer in tenten maar in het klooster van Zaventem, dat ook door de Duitsers gebruikt geweest was. We sliepen per twee op kleine zolderkamertjes. Ik herinner mij dat vlakbij op het marktplein Engelse tanks hersteld werden die deelnamen aan het Ardennenoffensief. Ons stamcafé was bij Maurice en Joske, twee lieve Vlaamse mensen. Als we terugkwamen van een opdracht stond er voor ons altijd eten klaar, zij wisten dat het eten in het klooster niet bijster goed was. Aan de achterkant van het café was de bioscoop "Century" gevestigd onder de lokale bevolking bekend als "plekbilleke", Armand en Roosje waren er de lieve uitbaters van.

Nieuwjaardag 1945 : onze bemanning hoefde niet te vliegen, we gingen dan ook niet naar Meisbroek. Van in het klooster hoorden wij de beschietingen door de Luftwaffe van de basis, en vanuit de dakramen konden we het droevig spektakel zien. Gelukkig waren de meeste B-25 toestellen die dag op zending boven Duitsland. Onze jagerescorte kreeg de opdracht de Duitsers neer te halen terwijl de B-25 Mitchells hoog bleven rond cirkelen.

Roma verwachtte een baby rond 20 januari 1945. Ik kreeg verlof en kon met een Belgische bemanning

courut une égratignure.

## Vous avez alors épousé une Anglaise ?

Effectivement, comme beaucoup de jeunes venus en Angleterre, je suis tombé amoureux et me suis marié. J'épousai Roma le 1er février 1944 à Colton, un petit village du Norfolk. A peine deux semaines plus tard, je devais rejoindre avec la 320ème escadrille la base de Dunsfold, où, avec deux autres escadrilles, nous allions former le 139ème Wing. Chacune de ces escadrilles avait de 18 à 20 avions. Nous logions dans des tentes, ceci pour nous habituer. On supposait que les Allemands détruiraient ou brûleraient toutes les installations sur le continent et qu'il serait difficile de trouver des logements dans des bâtiments. Notre escadrille perdit 11 avions entre le début du débarquement en Normandie et la fin juin 1944. Suite aux nombreuses pertes en personnel, notre escadrille devint un mélange de Néerlandais, Anglais, Australiens et Belges.

## Quand êtes-vous arrivé à Meisbroek et comment s'y passait la vie quotidienne ?

Le 24 octobre 1944, l'aéroport de Meisbroek devint notre base. J'ai reçu la Croix d'Aviateur lors de la visite de S.A.R. le Prince Bernard en décembre 1944. Nous ne dormions plus sous la tente mais nous logions au couvent de Zaventem, qui avait également été utilisé par les Allemands. Nous dormions par deux

dans de petites mansardes. Je me souviens que, sur la place près du village, on réparait les chars anglais qui avaient pris part à l'offensive des Ardennes. Nous étions des habitués du café "Maurice & Joske", un couple de Flamands charmants. Quand on rentrait d'une mission, il y avait toujours quelque chose à manger, car ils savaient que la nourriture du couvent n'était pas toujours très bonne. A l'arrière du café, il y avait le cinéma "Century", connu par les locaux sous le sobriquet de "plekbilleke". Armand et Roosje en étaient les exploitants.

Nouvel an 1945 : l'équipage était au repos et nous n'allions donc pas à Meisbroek. Du couvent, nous entendions l'at-

taque de notre base par la Luftwaffe et au travers des lucarnes, nous pouvions voir le triste spectacle. Heureusement la plupart de nos B-25 opéraient un raid en Allemagne. Notre escorte de chasse reçut pour mission d'abattre les avions allemands pendant que les B-25 Mitchells tournaient en rond à haute altitude, attendant la fin de l'attaque.





meevliegen naar Engeland. Onze zoon Richard werd op 25 januari geboren. Toen ik begin februari terug kwam in Meisbroek vernam ik dat op 9 februari boven Tienen, twee Mitchells van het smaldeel op elkaar gevlogen waren in de wolken. Bij dit ongeval verloor ik twee van mijn beste kameraden.

## Welke vliegervaring uit die periode vergeet u nooit?

Ik herinner mij nog zeer goed de vlucht met de Engelsman Bradbury op 25 februari 1945. Op onze terugweg van een aanval op Udem was er een bom blijven hangen aan ons vliegtuig, de achterste haak was niet losgekomen en de schokbuis stond op scherp. De controletoren gaf ons opdracht naar zee te vliegen en boven zee te springen. Iemand van de bemanning had zijn parachute vergeten en de parachute van een ander bemanningslid was beschadigd bij het instappen. We keerden dan maar terug naar Meisbroek en vroegen toestemming om te landen. We logen en zeiden dat de bom niet meer op scherp stond. Toen we veilig geland waren zette het grondpersoneel het op een lopen omdat ze onderaan het vliegtuig nog een bom aan een haak zagen bengelen. Gedurende onze 88ste oorlogsopdracht kregen we een hydraulische lek. Meisbroek gaf ons niet direct toelating om te landen daar Churchill zou vertrekken naar Engeland. Na een half uur cirkelen kregen we toestemming om te landen, gelukkig kon het landingsstel het gewicht nog dragen!

## Hoe kwam er een einde aan uw oorlogsperiode in Meisbroek ?

Op 9 maart 1945 voerde ik mijn 90ste oorlogsvlucht uit vanop Meisbroek. Vijf dagen later vertrok ik in verlof naar Engeland. In Engeland werd ik aangeduid om een de cursus te volgen om onder-richter-boordschutter te worden, voor ik deze beëindigde was de oorlog in Europa afgelopen.

Na de oorlog ging ik samen met Roma mijn Vlaamse vrienden in Zaventem bezoeken: Maurice, Joske, Armand en Roosje.

Meer lectuur over de 139ste Wing en het 320ste Squadron in Meisbroek :

- DAKOTA NEWS nr 1/1997 : "320 Squadron, herinneringen aan Meisbroek"
- DAKOTA NEWS nr 16/september 2001 : "Biografie van Gaston Mertens, 139 Wing 1320 Smaldeel"
- Beschikbaar in DAKOTA documentatiecentrum: "Oorlogservaringen 1940 - 1945 van A. Beukhof" door E. Bakker.

Mon épouse, Roma, devait accoucher vers le 20 janvier 1945. Je rentrai en permission en Angleterre avec un équipage beige. Notre fils Richard naquit le 25 janvier 1945. Début février en revenant à Meisbroek, j'appris que le 9 février deux Mitchells de notre escadrille étaient entrés en collision au-dessus de Tirlemont. J'avais perdu deux de mes meilleurs amis.

## Quelle est l'expérience de vol de cette époque que vous n'oublierez jamais ?

Je me souviens encore très bien d'un vol avec l'Anglais Bradbury le 25 février 1945. Durant le retour d'une attaque aérienne sur Udem, nous avons constaté qu'une bombe était restée accrochée à l'avion : un des crochets ne s'était pas ouvert et la bombe était armée. La tour de contrôle nous donna l'ordre de voler vers la mer et de sauter en parachute dans l'eau. Un membre de l'équipage avait oublié son parachute et le parachute d'un autre avait été endommagé en montant dans l'avion. Nous avons alors décidé de rentrer à Meisbroek et avons demandé la permission d'atterrir. Nous avons omis de mentionner que la bombe était armée. Après un atterrissage sans encombre, tout le personnel au sol se mit à courir en apercevant cette bombe qui se balançait sous l'avion.

Durant notre 88ième mission, nous eûmes une panne hydraulique. Meisbroek ne nous donna pas directement la permission d'atterrir, car Churchill décollait pour l'Angleterre. Après avoir tourné en rond pendant une demi-heure, nous reçûmes la permission d'atterrir. La chance a voulu que le train d'atterrissage tienne bon.

## Comment s'est terminée votre période de guerre à Meisbroek ?

Le 9 mars 1945, j'effectuais mon 90ième vol depuis Meisbroek. Cinq jours après, je partais en congé pour l'Angleterre ou je fus désigné pour suivre un cours de moniteur de mitrailleur de bord. La guerre en Europe se termina avant la fin de ce cours.

Après la guerre, Roma et moi avons rendu visite à nos amis à Zaventem : Maurice, Joske, Armand et Roosje.

Documentation sur le 139ème Wing et la 320ème escadrille à Meisbroek :

- DAKOTA NEWS n° 1/1997 : "320 Squadron, souvenirs à Meisbroek"
- DAKOTA NEWS n° 16/septembre 2001 : "Biographie de Gaston Mertens, 139ème Wing, 320ème escadrille"
- Disponible au centre de documentation DAKOTA : "Expériences de guerre 1940 - 1945 de A. Beukhof" par E. Bakker..



# De bouw van het vliegveld van Kindu

2de deel

door Raymond Hourant

vertaald door Phillippe Alliet en Jacques Dorleman

uit "Le bulletin du Centre Liégeois d'Histoire et d'Archéologie Militaires, tome VIII, fascicule 4 de décembre 2001

(Het eerste deel van dit artikel werd gepubliceerd in Dakota News Nr 28.)

## Het project

### Studies en gunning van het contract

Ik heb niet deel genomen aan de initiële onderhandelingen tussen de nationale overheid en de Kongolese autoriteiten van weleer. De keuze van de site, de eerste verkenningen, het opmaken van de plannen, de eerste berekeningen, opstellen van het lastenboek, onderzoek van de offertes, planning van het budget, toewijzing van het contract. Dat was allemaal al gebeurd op het ogenblik dat ik mijn affectatie kreeg. Bij mijn vertrek werden de broodnodige documenten overhandigd, de rest kreeg ik bij mijn aankomst in Leopoldstad (Kinshasa).

### Het bedrijf – de duur der werken – de kostprijs

Het bedrijf dat het contract toegewezen kreeg, was de Société Gécico, van de groep Maurice Delens. Later vormde Gécico een tijdelijke onderneming met Safricas, filiaal van CFE en van de Generale Bankmaatschappij.

Het bedrag van het contract heb ik niet meer onthouden, maar dat was aanzienlijk, voor die tijd.

Ik herinner me echter nog zeer goed de uitvoeringstermijn, die precies 3 jaar bedroeg. Deze termijn was zeer scherp, gezien de ernstige problemen die we zouden ontmoeten qua klimatologie en terrein. Toen ik in juni 1954 ter plaatse kwam, gaf ik mij al gauw rekenschap van de enorme werklust en tijdsdruk indien wij alles binnen de gestelde limieten wilden afronden.

### Algemeen plan en voornaamste gegevens

Het algemeen plan is gelijk aan het plan van een middelmatig klassiek vliegveld: een startbaan, een parallelle taxibaan, verbindingstrips (bretellen), een parkeerplaats voor de vliegtuigen, een parking voor de voertuigen, een luchthavengebouw en tenslotte een technisch gebouw, waarin plaats is voor de controle-toren, de algemene diensten, de herbevoorrading, de

# La construction de l'aéroport de Kindu

2ième partie

door Raymond Hourant

Le bulletin du Centre Liégeois d'Histoire et d'Archéologie Militaires, tome VIII, fascicule 4 de décembre 2001

(La première partie de l'article a été publiée dans Dakota News W28.)

## Le projet

### Etudes et passation du contrat d'entreprise

Je n'ai pas participé à ces phases initiales négociées conjointement par le pouvoir national et le gouvernement général du Congo de l'époque. Le choix du site, les premières reconnaissances, l'élaboration des plans, notes de calcul, métrés, conditions techniques, cahier des charges, nonnes, devis général, budget, adjudication, etc., tout était réglé quand j'ai connu mon affectation. Les documents indispensables m'ont été confiés à mon départ et le reste à mon arrivée à Léopoldville (Kinshasa).

### Entreprise, délai et coût

L'adjudicataire désigné était la Société Gécico, du groupe Maurice Delens. Par la suite, Gécico formera une association momentanée avec Safricas, filiale de CFE et de la Générale. Je n'ai plus en mémoire le montant du contrat, assez élevé pour l'époque. Par contre, je me souviens très bien du délai imparti de 3 ans, à respecter scrupuleusement et qui s'est révélé très contraignant, compte tenu des difficultés de terrain et des conditions climatologiques. En arrivant sur place en juin 1954, je me suis rendu compte de la tâche énorme de travail et de temps nécessaire pour respecter les conditions imposées.

### Plan général et données principales

La disposition générale répond au plan type d'un aéroport moyen classique, c'est-à-dire en gros: une piste, un taxi way parallèle, des bretelles de liaison, une aire de stationnement avions, parking véhicules, un bâtiment d'aérogare et un bloc technique comprenant tour de contrôle, services généraux, dispositifs de réapprovisionnement et de sécurité, balisage d'approche et de piste, etc ....

Ci-après, vous trouvez quelques détails. Longueur de la piste: de 1.800 m en 1ère phase, puis augmenté



veiligheidsdiensten, alles wat te maken heeft met de startbaanverlichting, enz....

Hierna volgen enkele details. lengte van de piste 800 m in de eerste fase, en tot 2400 m in de tweede fase; breedte 30 m in de eerste en 45 m in de tweede fase; koppen van de piste van 45 m breed en 150 m lang; structuur: een basislaag van ongeveer 25 à 30 cm dikte bestaande uit gestabiliseerde kiezel of grondbeton; vervolgens een dragende laag uit beton, van 25 à 30 cm dikte; tenslotte komt er een waterdichte afdeklaag in asfalt van enkele centimeters dik.

## Verkenningen van de site

De topografische luchtverkenningen van de gehele regio, uitgevoerd door een ploeg van het Nationaal Geografisch Instituut, grepen plaats onder moeilijke omstandigheden door de dichtheid van het woud. Ongelukkiglijk stortte het vliegtuig, op het einde van de opdracht, kort na het opstijgen neer in het massieve woud en vatte vuur. Ten koste van bovenmenselijke inspanningen, kon de reddingsploeg zich uiteindelijk een weg banen tot bij het wrak, maar ze troffen er geen enkele overlevende aan.

De site die werd weerhouden bevindt zich enkele kilometers ten westen van de agglomeratie van Kindu en strekt zich uit op een plateau op 500 meter hoogte. Het terrein van verscheidene honderden hectare is gelegen langs de zeer brede vallei van de Lualaba, en de bijna parallelle langs-as (noord-zuid) komt overeen met de overheersende windrichting.

## De werf

### De site en de aard van de ondergrond

Tijdens mijn eerste overvlucht van het terrein lijkt de site een grandioze beboste oppervlakte die zich uitstrekt zover het oog kon zien. Maar het is pas op de grond zelf dat het woud zich in alle facetten openbaart: weelderig, dichtbegroeid, ondoordringbaar, alles overdekkend, met bomen van 60 meter en hoger en met een doorsnede in proportie!

De lianen, het struikgewas, de wortels van de bomen en al het groenafval tezamen vormen een onontwaaarbaar kluwen, wat slechts een trage en moeizame vooruitgang toelaat; bovendien krijgt men door de vochtigheid, de warmte en de geur van zich ontbindend humus een gevoel van verstikking. We moeten ook rekening houden met de enorme termietenheuvels waar we ofwel rond moeten lopen, ofwel over klimmen. In het begin zijn we ook bevreesd voor de slangen, voor de reuzenspinners en ander kwaadaardig ongedierte. De enige zekerheid die we hebben, is dat de grote en zware dieren, zoals olifanten, neushoorns, buffels en grote katachtigen zich niet in dit kluwen wagen. Maar reeds na enkele dagen, en niet in het minst door de aanwezigheid van de lokale zwarten, die de natuur goed kenden, beginnen we ons meer op ons gemak te voelen. We worden stilaan

vers 2.400 m en 2e fase; largeur : 30 m en 1ère phase, 45 m en 2e phase. Têtes de piste: largeur 45 m et longueur 150 m. Structure: la fondation de base sera réalisée par empierrement stabilisé ou béton de sol d'une épaisseur de 25 à 30 cm; la couche portante sera en béton de sol d'une épaisseur de 25 à 30 cm; finalement, la chape bitumineuse de scellément et d'usure, d'une épaisseur de quelques centimètres.

## Reconnaissances du site

Les reconnaissances topographiques aériennes de l'ensemble de la région, effectuées par une équipe de l'I.G.N., le furent dans des conditions pénibles vu la densité de la forêt. Malheureusement, en fin de mission, peu après le décollage, l'avion s'écrasa dans le massif boisé et prit feu. Au prix d'énormes difficultés, les secours atteignirent l'endroit et ne trouvèrent hélas aucun survivant.

Le site retenu, situé à quelques kilomètres à l'ouest de l'agglomération, s'étend sur un plateau d'altitude de 500 m. L'emprise, de plusieurs centaines d'hectares, longe sensiblement le bord de la très large vallée du Lualaba et son grand axe, presque parallèle (nord sud), correspond aux vents dominants.

## Le chantier

### Site et nature du sol

Vu d'avion, à mon premier survol, le site m'apparaît grandiose par l'immensité boisée s'étendant à perte de vue. Mais au sol, l'énorme forêt tropicale se révèle dans toute son exubérance: luxuriante, touffue, impénétrable, recouvrant tout, peuplée d'arbres géants de 60 m et plus, dont le diamètre est en proportion. Les lianes, la broussaille, les racines, les débris de toutes sortes forment un enchevêtrement inextricable qui rend la progression lente et fatigante d'autant plus que la chaleur, l'humidité et l'odeur de décomposition organique contribuent à l'impression d'étouffement. A cela s'ajoutent les énormes termitières qu'il faut contourner, sinon escalader. Au début surtout, et chez moi en particulier, il y a la crainte des serpents, araignées géantes et autres bêtes malfaisantes. La seule certitude est que les poids lourds tels qu'éléphants, rhinos, buffles et gros félins n'ont guère la possibilité de s'aventurer dans ce fouillis. Cependant, au bout de quelques jours et surtout grâce à la présence des guides congolais et à leur connaissance de cette nature, la confiance s'installe, on s'enhardit et bientôt on est ravi d'être accueilli par le vacarme des singes, oiseaux et autres sentinelles de ce sanctuaire qui, bientôt, sera violé, torturé, broyé par les engins de chantier. C'est une des servitudes de ce métier: bien souvent démolir pour construire.

### Route d'accès

Première opération indispensable pour accéder au



gehard en kunnen weldra zelfs genieten van lawaai van de apen, de vogels en de andere schildwachten van dit heiligdom, dat wij korte tijd later zullen vernielen, folteren en vermorzelen met onze machines. Dit is één van de zaken waar we niet kunnen aan ontkomen: vooraleer te creëren moet er eerst vernietigd worden.

## De toegangsweg

Dit is het eerste wat nodig is om tot op de werf te geraken. Tot nu toe bestaat er enkel berijdbaar pad. De uitgestippelde weg vertrekt vanuit de rand van de stad en gaat licht hellend naar het plateau. Dit werk laat ons toe de ondergrond wat van naderbij te bestuderen en vooral een laag zware afzettingsklei te ontdekken, hoogstwaarschijnlijk afkomstig van de rivier die wat verder kronkelt.

## De werkplaats, de burelen, het werflaboratorium en het kamp van de arbeiders

In de werkplaats, gelegen in een hangar van hout en golfplaten, gebeurt het onderhoud en de herstellingen van al het gereedschap. Mijn bureel en dat van de topograaf, alsook het labo zijn gevestigd in een klein gebouw, opgetrokken volgens de traditionele manier: houten palen met een dak van dik op elkaar gestapelde palm- en bananebladeren. Het biedt een uitstekende isolatie, maar wordt al snel het toevluchtsoord van ongewenste bezoekers.

Een indrukwekkende vogelspin kiest onder andere deze refuge uit als verblijf voor haar en haar kroost, en we moeten verscheidene dagen lang de hut uitroken om er vanaf te raken. Maar al bij al levert het ons een aangename en frisse lokatie op, althans in vergelijking met de buitentemperatuur. Mijn eerste werktafel is niets anders dan het verpakkingspaneel van de koelkast.

Het laboratorium is goed uitgerust. Het zou ons te ver leiden om te beschrijven welke testen op de verschillende materialen kunnen worden uitgevoerd. Teneinde bepaalde testresultaten bevestigd te zien, stuur ik regelmatig stalen van bijvoorbeeld cement of beton per vliegtuig naar de labo's van Openbare Werken in Bukavu.

Reeds van bij de start van het project en rekening houdend met het lokale klimaat, installeer ik een geïmproviseerde pluviometer. Ik voeg de resultaten toe aan mijn maandelijkse rapporten.

Een dorp, gebouwd op de traditionele wijze, wordt ter beschikking gesteld van de families van de arbeiders die werken op de werf: ploegchefs (capitas), operateurs van de tuigen, hulpmechaniciens, metsers, enz .... Voor de eenvoudigste taken (houthakken bvb) wordt het personeel ter plaatse gerecruteerd. Het ondernemersbedrijf heeft haar gehuurde burelen in Kindu zelf, en haar Europese werknemers zijn hetzij in huizen (gezinnen), hetzij in hotels (vrijgezellén) geloged.

Het risico lopend er wellicht enkele te vergeten, citeer ik hier toch de voornaamste verantwoordelijken van de

site. En effet, jusqu'alors n'existait qu'une piste à peine praticable. La route tracée au départ de l'agglomération rejoint le plateau selon une pente modérée. Ce travail nous donne l'opportunité de reconnaître la nature du sol et surtout de découvrir à flanc de coteau une grave argileuse alluvionnaire, vestige vraisemblable de l'ancien lit du gros ruisseau qui serpente plus bas. (Une grave est, en résumé, un mélange de gravier roulé, de sable et/ou de terre).

## Atelier, bureaux et laboratoire de chantier, camp des travailleurs

Un atelier, dans un hangar en bois et toles ondulées, assure l'entretien et les réparations de tout l'équipement de chantier. Mon bureau, celui du topographe, et le laboratoire sont groupés dans un petit bâtiment construit comme les habitations coutumières, c'est-à-dire en pisé sur piquets et treillage bois, le tout couvert d'une épaisse couche de feuilles de palmiers et de bananiers offrant une excellente isolation thermique mais servant aussi de repaire à des hotes indésirables. Une impressionnante mygale choisit d'ailleurs ce lieu privilégié pour s'y installer avec sa progéniture et c'est en enfumant copieusement le local pendant plusieurs jours qu'on m'en débarrasse. Néanmoins, c'est un local qui bénéficie d'une fraîcheur agréable contrastant avec la chaleur extérieure. Ma première table de travail est tout simplement un panneau d'emballage du frigo ménager posé sur deux groupes de malies.

Le laboratoire de chantier est bien équipé. Il serait fastidieux d'énumérer tous les tests effectués sur différents matériaux. Mais pour certaines épreuves de confirmation: ciment ou béton par exemple, j'envoie, par avion, échantillons et éprouvettes au laboratoire des travaux publics à Bukavu.

Dès le début et compte tenu du climat de la région, je fais installer un pluviomètre improvisé dont les indications seront jointes à mes rapports mensuels. S'il convient, au fur et à mesure de la description des travaux, je préciserai certains essais de matériaux.

Un village construit à la façon traditionnelle est mis à la disposition des familles des travailleurs congolais appartenant à l'entreprise: chefs d'équipe (capitas), conducteurs d'engins, aide-mécaniciens, maçons, etc. La main d'oeuvre locale (bûcherons par ex.), ainsi que la moins qualifiée, est recrutée sur place. L'entreprise installe ses bureaux à Kindu même, dans des locaux loués, et le personnel européen est logé soit en maison pour les familles soit à l'hôtel pour les célibataires.

Au risque d'en oublier quelques uns, je cite les noms et, en résumé, les fonctions principales: Kenel, direction; Vandenbriel, secrétariat et comptabilité; Cotton et Piccoli F., déboisement et terrassements; Piccoli O., atelier; Dupuis, compactage et nivellement; Collinet, compactage et finition asphaltée; Mr et Mme Thiry,



werf: de heren Kenel (directie), Vandenberg (secretariaat en boekhouding), Cotton en Piccoli F (ontbossing en grondwerken), Piccoli D (atelier), Dupuis (conditionering en nivellering van de bodem), Collinet (asfaltwerken) en mijnheer en mevrouw Thiry, topografie en labo.

Het aantal Kongolese arbeiders varieert rond de 200 personen.

## Ontruimen en schoonmaken van het terrein

De grote werken starten met de inzet van 3 tot 4 sterke CAT-bulldozers, die zich op het woud storten, struiken en lianen lostrekken, de bomen ontwortelen en neerleggen. Al wat weerstand biedt wordt verder onder handen genomen door de houthakkers of wordt met explosieven opgeruimd. Meteen breekt er bij de apen, de vogels en de andere plaatselijke bewoners algemene paniek uit, gevolgd door een "redde-wie-zich-kan"! We zijn er een beetje neerslachtig van, maar wat wil je anders doen, dan verderwerken? Heel wat bomen worden ter plaatse deskundig met behulp van "lengte-zagen" verwerkt om dienst te doen voor de constructie van verschillende elementen.

Voor de bewoners uit de omgeving is dit ontbossingswerk een echte buitenkans. Ze komen de nodige materialen ophalen voor het bouwen of uitbreiden van hun woonst en om te stoken. Geen probleem, want er is in elk geval veel meer hout voorhanden dan nodig. Teneinde de site zo snel mogelijk schoon te maken worden een groot aantal tronken, takken en ander houtafval zelfs in de nabijgelegen ravijnen geduwd.

Tenslotte moeten de restanten van boomstammen, tronken en wortels nog uit de grond getrokken worden, iets wat noodzakelijk is om latere verzakkingen te voorkomen. Dit is een lastig en moeizaam werk, de wortels zitten tot diep in de bodem en hun lengte is in verhouding met de hoogte van de bomen. Sommige wortels zijn tegelijk diep ingegraven en gekronkeld - deze zijn zeer moeilijk te verwijderen. Daarenboven hebben sommigen boomsoorten nog extra verticale houtnerven die langs de stam tot in de bodem gaan en een soort "stutwerk" vormen. Wanneer de bulldozers, ondanks hun aanzienlijke kracht, er niet in slagen alles op te ruimen, komen er tientallen kilo's explosieven aan te pas.

Daarna is het de beurt aan de termietenhoppen, deze enorme bouwwerken met verrassende afmetingen van verschillende meters hoog en breed! Het komt erop aan om niet alleen het zichtbaar gedeelte af te breken, maar ook en vooral het gedeelte dat in de grond steekt: het hart, het koninklijk verblijf, het centrum van de reproductie! Als je dit vergeet, verrijst er een nieuwe heuvel binnen de kortste keren.

## Inplanting van de site

De lengte-as van de startbaan wordt beschouwd als de ruggesgraat van de gehele site. Er wordt dan ook de uiterste zorg besteed aan het vastleggen van het tracé,

topografie en labo.

Le personnel congolais, en nombre variable, est de l'ordre de 200 personnes.

## Dégagement et nettoyage du site

Les gros travaux démarrent avec les puissants bulldozers CAT, au nombre de 3 ou 4, lancés à l'assaut de la forêt, arrachant arbustes et lianes, déracinant et couchant les arbres. Ceux qui résistent sont achevés par les bûcherons et les plus coriaces à l'explosif. Aussitôt se déclenchent alarme, panique et sauve-qui-peut général parmi les singes, oiseaux et autres occupants des lieux. Nous en sommes tous désolés, mais que faire, sinon continuer. Beaucoup de grumes, de limba surtout, sont adroitement débitées sur place par des "scieurs de long" pour l'élaboration de nombreux éléments, madriers, planches pour coffrages, etc....

Pour les habitants des environs, l'abattage des arbres et arbustes est une véritable aubaine. Ils viennent récolter les matériaux nécessaires à la construction ou à l'agrandissement de leurs habitations, ainsi que du bois à brûler. Toutefois, les quantités abattues dépassant largement nos besoins et afin de dégager le site au plus vite, un très grand nombre de troncs, de branches, de débris et la broussaille sont poussés dans les ravins proches.

Ensuite, il faut extirper souches et racines, obligation absolue pour éviter les affaissements ultérieurs. C'est une opération longue et difficile à cause de la longueur et de la profondeur d'enracinement, les arbres géants ayant un ancrage proportionnel à leur taille. La plupart ont à la fois des racines profondes, ramifiées et souvent pivotantes, qui sont les plus tenaces à extraire. De plus, beaucoup d'arbres sont pourvus d'épaisses nervures verticales réparties sur le pourtour de la base, formant de véritables goussets de contreventement. Malgré leur puissance et l'adresse des conducteurs, les bulldozers ne parvenant pas toujours à les arracher, le dynamitage devient indispensable et des dizaines de kilos d'explosifs sont utilisés.

Ensuite, on procède à l'enlèvement complet de la couche de terre organique, encombrée de tout ce que la forêt y déposa depuis toujours : détritus partiellement ou totalement décomposés, accompagnés d'une pesante odeur de pourriture. On découvre même des tronçons d'arbres, sans doute abattus depuis des siècles par les éléments atmosphériques, enfouis assez profondément et qui présentent un certain degré de fossilisation.

Et puis, c'est le tour des termitières, ces énormes constructions aux formes et dimensions surprenantes dépassant plusieurs mètres en hauteur et en surface. Il convient non seulement d'en évacuer la partie visible, mais aussi et surtout la partie souterraine, le coeur ou cellule royale, centre de reproduction. A défaut, une nouvelle butte reparaît en peu de temps.



aan de hand van de eerder uitgezette referentiepunten, door middel van piketten, die op 50 meter van elkaar staan, en die exact de beoogde ligging en de elevatie weergeven.

Deze fundamentele operatie wordt gevolgd door het nemen van grondstalen, die door het labo zullen onderzocht worden. Ook wordt er een evaluatie gemaakt van wat er aan grond moet verplaatst worden om de nivelleringswerken zo efficiënt mogelijk uit te voeren.

### Bouw van het geheel van het platform

Voor de grondwerken, is zeker de schrapper het meest aangewezen; men ziet deze veelvuldig op bouwerven van autowegen bijvoorbeeld. Het is een zelf rijdende of getrokken machine, zelfs voortgeduwd indien noodzakelijk, krachtig met grote capaciteit (van 15 tot 20 m<sup>3</sup> destijds) die grond verzet, vervoert en verspreidt. Met drie van dergelijke machines op het bouwterrein, bestuurd door ervaren Kongolezen, wordt onafgebroken gewerkt. De aanaarding wordt verspreid in lagen van maximum 15 tot 20 cm. De lagen worden aangedamd met machines op "schapepoten" die stapvoets voortgetrokken worden. Daarna worden ze door middel van gladde rollen plat gewalst (aangezien de aandammingsmachine met luchtbanden nog niet aangekomen was).

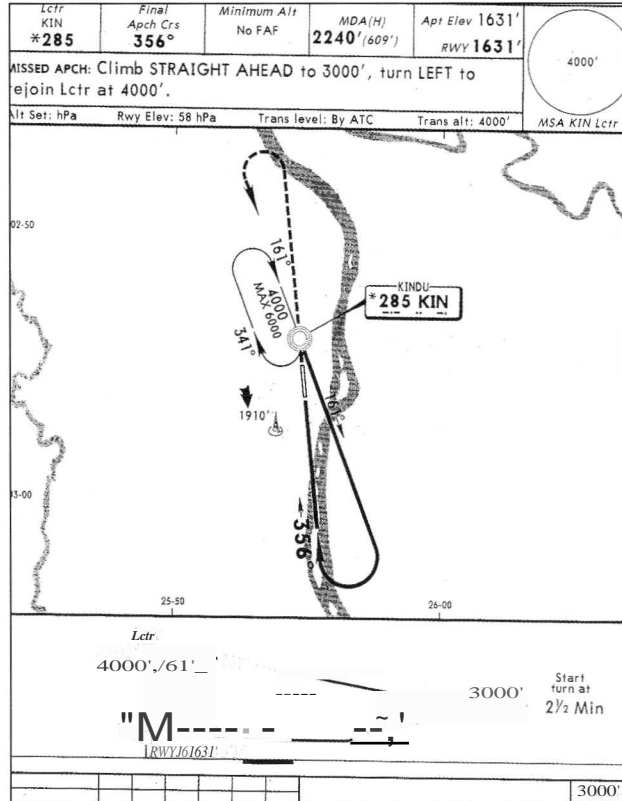
### Bouw van het geheel van piste en vertakkingen

De beschrijving die volgt betreft hoofdzakelijk de structurele lagen van het bouwwerk, maar aanvullende werkzaamheden zijn eveneens aan de gang, zoals de bouw van de zijranden, drainage, riolering en afwatering evenals de wachtbuizen die voor toekomstige bakens en signalisatie worden ingegraven.

Voor de basislaag (fundering) wordt er een natuurlijke grindlaag gebruikt. Het betreft een alluviale afzet bestaande uit gerold grind en kleisteen. Na granulometrische verdeling en toevoeging van vulstoffen uit de rivier, tonen de Proctor- en andere proeven aan dat dit materiaal gebruikt kan worden. Hier grijpt de aandammingsmachine met luchtbanden in. Het is een getrokken machine die de grond aandamt en de verschillende lagen consolideert. Ze is gemaakt als een grote metalen caisson op vier enorme pneumatische wielen naast elkaar gezet, met een gezamenlijke ballast

### Implantation in situ

L'axe de piste, choisi comme épine dorsale de l'ensemble de l'ouvrage, son tracé est soigneusement reporté sur le terrain au départ des premières bornes repères et matérialisé par des piquets, plantés tous les 50 m, servant à la fois au levé exact du profil en long et des profils en travers du terrain dégagé. Cette opération fondamentale est suivie d'une part de la récolte d'échantillons de sol destinés aux premiers examens en laboratoire, d'autre part du relevé des données nécessaires au calcul des terrassements et de la balance déblais remblais, compte tenu du foisonnement, en vue de réduire au minimum les mouvements de terre. Le métré initial correspondant est mis à jour afin que les factures soient établies sur base des volumes réels.



### Construction de l'ensemble de la plate-forme

Pour ce type de terrassements, c'est incontestablement le scraper (racleur) qui s'impose; on le voit couramment sur les chantiers d'autoroute par exemple. C'est un engin automoteur ou tracté et poussé si nécessaire, puissant et de grande capacité (15 à 20 m<sup>3</sup> à l'époque) qui extrait, charge, transporte et répand la terre. Au nombre de 3 sur le chantier, conduits par des Congolais expérimentés, ils travaillent en circuit continu. Les terres de remblai, épandues en couches de 15 à 20 cm maximum, sont compactées par rouleaux à pieds de mouton, ensuite par rouleaux lisses (le compacteur à pneus n'étant pas encore arrivé).

Construction des corps de piste et de bretelle

La description qui suit intéresse principalement les couches structurelles de l'ouvrage, mais des travaux complémentaires sont également en cours, tels que la mise en place des bordures latérales, drainage, égouttage et évacuation ainsi que les tubages enterrés pour balisage et signalisation futures, etc....

Pour la couche de base (ou de fondation) une grave naturelle est employée. Il s'agit d'un dépôt alluvionnaire constitué de graviers roulés et d'argile. Après granulométrie et incorporation de fines en provenance du fleuve, les essais Proctor et autres indiquent que ce matériau peut être utilisé. Ici intervient le compacteur à pneus. C'est un engin tracté qui "assied" et consolide



van 100 ton of 25 ton per wiel..

De draaglaag wordt op analoge wijze opgebouwd maar nog zorgvuldiger dan de basislaag. Er wordt gestreefd naar een betere verhouding tussen riviergrind en kleisteen, een betere korrelgrootte, en een grondiger, wat zeer bevredigende resultaten oplevert.

Vervolgens gaan twee nivelleermachines over tot de afwerkingsprofilering over, om de langse en dwarse hellingen streng te eerbiedigen en om de gebreken aan de oppervlakte te corrigeren.

Tenslotte wordt de draagconstructie met een bitumineuze deklaag en slijtlaag bedekt. Het is een beschermende laag die op de vorige laag is aangebracht en die door indringing van de koolwaterstofverharding, verpulverd onder invloed van warmte, met een geringe viscositeit bestemd is om de structurele holtes op te vullen en om de verbinding met de eindlaag te verzekeren. Deze werkzaamheden worden aan de hand van een zelfrijdende spreidingsmachine verwezenlijkt, voorzien van een kuip met bindmiddel, verwarmingssysteem, brug en sproeileiding. Het werk, dat opmerkelijk tot een goed einde wordt gebracht, wordt door een ervaren specialist verzekerd, ondersteund door een Kongolese ploeg.

## Andere noodzakelijke installaties

Ik heb me vooral tot taak gesteld om de fases voor de aanleg van de piste te verhalen, welke het dringendst zijn om het luchtverkeer te openen. Maar het is vanzelfsprekend dat de absoluut noodzakelijke installaties niet vergeten worden. Installaties zoals de wateraansluitingen, elektriciteit, telefoon, goniometrische bakens en de uitrusting voor de verkeerstoren zijn of zullen verwezenlijkt worden door bevoegde maatschappijen of officiële diensten. Gemachtigd door de Administratie van de Luchtvaart, neemt de Dienst der Werken van het District de constructie van het technische gebouwen de vliegtuigloods voor zijn rekening en vertrouwt de uitvoering ervan toe, aan een voortreffelijke plaatselijke ondernemer. Het geheel van de site van de luchthaven blijft mijn verantwoordelijkheid, daarom doe ik regelmatig bezoeken aan alle werkzaamheden en stel met genoegen vast dat alle werken uitstekend uitgevoerd worden.

## Situatie en tevredenheid (gematigd)

In november 1956, na twee en een half jaar, zet ik alles op een rijtje en voel ik me al bij al tevreden over het verloop van de werkzaamheden, ondanks de soms rampzalige klimatologische omstandigheden zoals hevige regens of te felle zon.

Sinds het begin verzend ik aan mijn oversten in Leopoldstad de maandelijkse verslagen, stand van de werkzaamheden, van voorziene uitgaven, van begroting, foto's en een pluviometrisch overzicht. Ik ontvang, te zelden naar mijn gevoel, het bezoek van één van mijn technische oversten. Maar er is nog veel te doen,

les différentes couches. Constitué d'un grand caisson métallique sur quatre énormes roues pneumatiques montées cote à cote, il est lesté à 100 tonnes, soit donc 25 tonnes par roue, correspondant à la norme de référence en vigueur.

La couche portante est construite de façon analogue, mais plus soigneusement encore, en améliorant la granulométrie par apport de gravier du fleuve (afin de réduire la proportion d'argile), par un malaxage plus poussé et des contrôles renforcés qui donnent des résultats très satisfaisants. Deux niveleuses procèdent ensuite, avec minutie, au profilage de finition, en vue de respecter rigoureusement les pentes longitudinales et transversales et de corriger les défauts de surface. Les rouleaux lisses affinent le travail et l'état de surface est minutieusement contrôlé.

Finalement, la couche portante est couverte d'une chape bitumineuse de scellement et d'usure. Il s'agit d'un revêtement de protection, dit économique, appliqué sur la couche précédente en faisant pénétrer, par pulvérisation à chaud, un hydrocarboné de faible viscosité, destiné à combler les vides structurels et à assurer la liaison avec une couche terminale de petits agrégats enrobés de bitume. Ces opérations sont réalisées à l'aide d'une épandeuse automotrice comprenant cuve à liant, dispositif de chauffage, rampe et lance de projection, accessoires divers. Le travail, remarquablement mené à bien, est assuré par un spécialiste expérimenté, assisté d'une équipe congolaise.

## Autres équipements indispensables

Je me suis surtout attaché à relater les phases de construction de la piste, la plus urgente à ouvrir au trafic. Mais il est bien entendu que les équipements indispensables n'ont pas été oubliés. Par exemple, les raccordements en eau, électricité, téléphone, l'installation des balises goniométriques et l'équipement de la tour de contrôle sont ou seront assurés par les compagnies ou services officiels compétents. Mandaté par l'Administration de l'Aéronautique, le Service des Travaux du District prend en charge la construction du bâtiment technique et de l'aérogare et en confie l'exécution à un excellent entrepreneur local. La totalité du site de l'aérodrome restant de ma responsabilité, je fais de fréquentes visites à ces travaux et en constate, avec plaisir, la bonne qualité d'exécution,

## Situation et Satisfaction (modérée)

En novembre 1956, au terme de deux ans et demi, je fais le point et m'estime en partie satisfait du déroulement des travaux, malgré des conditions atmosphériques parfois désastreuses en raison, soit de la pluviosité, soit d'un ensoleillement trop ardent.

Depuis le début, j'envoie à ma hiérarchie de Léopoldville (Kinshasa) : rapports mensuels, états d'avancement, d'engagements de dépenses, de budget, photos et relevés pluviométriques. Je reçois, trop



de verschillende, eerder beschreven werkstadia zijn niet volledig beëindigd en ik blijf herhalen dat de contractuele termijn van drie jaar te kort is. In het bijzonder de bitumineuze toplaag is nog niet aangebracht!

Maar in Leopoldstad, bespoedigt de Luchtvaartadministratie de zaken, waarschijnlijk aangespoord door Sabena directeur, mijnheer Seydel (oud-gediende van RAF), die aan het stuur van een tweemotorig vliegtuig, een snel bezoek brengt aan Kindu. Vermits ik niet verwittigd werd, heb ik niet de gelegenheid om hem te ontvangen, noch om het doel van zijn bezoek te kennen. Hij had blijkbaar een onderhoud met de autoriteiten van het district en vertrok zonder me te hebben ontmoet. Een beetje buiten spel gezet en betrekkelijk bezorgd, stel ik me verschillende vragen. Kort nadien, vertelt de agent van Sabena me dat de autoriteiten in Leopoldstad het groene licht aan de maatschappij heeft gegeven! Ik verberg mijn verbazing niet en betreur het om tegengewerkt te worden zonder enig officieel bericht. Maar ik ga niet tegen de beslissing in en hoewel ik de manier waarop dit gebeurt niet kan goedkeuren, is het in elk geval mijn plicht om te gehoorzamen. Bovendien ben ik tevreden voor de piloten omdat ik weet hoe ongeduldig ze zijn.

Onmiddellijk organiseren wij beveiligingsmaatregelen, waarbij we een bewakingssysteem op punt zetten, uitgerust met een alarmsirene, om personeel en materiaal van de beschikbare zone snel terug te trekken. Het bleek de juiste beslissing want, zonder uitstel dient zich de eerste DC-3 aan en landt correct na een verkenningstraject terwijl hij een grote stofwolk veroorzaakt. Ik herinner eraan dat de bitumineuze laag nog niet geplaatst was.

Niettemin zullen de echte redenen om tevreden te zijn niet lang uitblijven. De piloten juichen unaniem het succes van ons werk toe en laten hun tevredenheid duidelijk blijken. De beste persoonlijke beloning wordt me gegeven door één van hen, commandant Soreil, die, wanneer hij uit het vliegtuig stapt, zijn hand op mijn schouder legt en zegt: "mijn beste, het is als fluweel!" Dit is zonder enige twijfel een van de mooiste momenten uit mijn carrière en ik dank hem er nog voor. Tenslotte is het van weinig belang dat er geen enkele officiële erkenning komt, die van de piloten volstaat voor mij.

De aanleg van de bovenlaag wordt verdergezet, telkens op een halve breedte van de piste tegelijkertijd, teneinde het verkeer zo weinig mogelijk te hinderen. Ook alle andere bouwactiviteiten worden voortgezet en het nieuwe jaar 1957 zet zich in, het derde en laatste jaar.

## Het vertrek

Maar het lot zal me niet toelaten mijn taak te volbrengen, want getroffen door een gruwelijke en plotselinge

rarement à mon gré, la visite d'un de mes supérieurs techniques.

Mais il reste beaucoup à faire, les différentes phases de travail décrites ci-avant ne sont pas entièrement terminées et je répète sans arrêt que le délai contractuel de trois ans est trop court. En particulier, la couche bitumineuse de scellement n'est pas encore appliquée !

Mais à Léopoldville, sans doute harcelée par la Sabena, l'Aéronautique accélère les choses car, en qualité de directeur, Monsieur Seydel (ancien de la RAF) aux commandes d'un bimoteur, fait une visite rapide à Kindu. N'ayant pas été averti, je n'ai l'occasion ni de l'accueillir ni de connaître le but de sa venue. Il a, semble-t-il, un entretien avec les autorités du District et repart sans m'avoir rencontré. Passablement interloqué et relativement inquiet, je me pose nombre de questions. Et peu après, l'agent Sabena m'apprend que les autorités de Léopoldville ont donné le feu vert à la Compagnie!

Je ne cache pas ma stupéfaction et regrette d'avoir été court-circuité sans le moindre avis officiel. Mais je ne discute pas la décision et si je n'approuve pas la forme, mon devoir est d'obéir et après tout, je suis content pour les pilotes dont je connais l'impatience.

Nous organisons immédiatement des mesures de sécurité, mettant sur pied un système de surveillance et d'avertissement équipé d'une sirène, de façon à retirer rapidement personnel et matériel de la zone disponible. Bien nous en prit, car, sans attendre, un des premiers DC-3 se présente et, après un circuit de reconnaissance, se pose correctement, soulevant et traînant un grand nuage de poussière. Je rappelle que la couche bitumineuse n'a pu être mise en place.

Néanmoins, les vrais motifs de satisfaction ne vont heureusement pas tarder, car les pilotes sont unanimes à saluer la réussite de notre travail et à manifester leur satisfaction. Personnellement, ma meilleure récompense me sera donnée par l'un d'eux, le commandant Soreil qui, descendant de l'avion, me met la main à l'épaule et me dit: "mon vieux, c'est du velours !". C'est là, sans nul doute, un des plus beaux moments de ma vie professionnelle et je l'en remercie encore. Finalement, peu importe qu'il n'y ait eu aucune appréciation officielle, celle des pilotes me suffit.

Le travail reprend, sur une demi-largeur de piste à la fois, afin de gêner le moins possible le trafic. Les autres activités se poursuivent et nous entamons 1957, troisième et dernière année.

## Le départ

Mais le sort ne me permettra pas de poursuivre ma tâche jusqu'au bout, car frappé par un deuil aussi cruel que subit, je dois me résoudre à rentrer en Belgique, avec mon petit garçon de deux ans et demi. Je pars avec la conviction d'avoir donné le meilleur de moi-



rouw, moet ik besluiten tot mijn terugkeer naar België met mijn zoontje van twee en een half jaar.. Ik vertrek met de overtuiging dat ik het beste van mezelf heb gegeven. Anderen zullen ongetwijfeld de vreugde kennen om het werk af te maken en de eer hiervoor op te strijken. Indien de officiële opening reeds heeft plaatsgevonden dan heb ik er althans niets van gemerkt..

Is het nodig hieraan toe te voegen dat ik een zekere bitterheid in het hart draag, doch ik heb er geen spijt van en ik vraag me ook dikwijls af in welke staat "mijn vliegveld" zich op dit ogenblik bevindt..

Bij mijn vertrek is er veel volk om afscheid te nemen en de bemanning nodigt mij uit plaats te nemen in de cockpit om mij de troostende aanblik te schenken om vanuit de lucht een laatste blik te werpen op het gerealiseerde werk. Mijn grootste voldoening komt niet alleen van de piloten, maar van ook van het Europees en Kongolees personeel van de onderneming, die ik hartelijk dank voor hun geestdriftige en bekwame samenwerking die geleid hebben tot dit succes. Hieraan voeg ik ook de nagedachtenis van diegenen die het leven lieten gedurende de dienst; de leden van het team luchttopografie, de Kongolese werklieden, waaronder twee houthakkers en uitstekende bestuurders van werktuigen, waaronder Matafari verpletterd onder de bulldozer die hij probeerde in gang te zetten. De pijn van hun ouders eerbiedigend, vergeet ik ook de jonge kinderen van het dorp bij de werf niet, die uit het leven weggerukt werden door een plotselinge epidemie.

Het is zonder twijfel ook laat om mijn vrienden te bedanken die mij hun steun verleenden in de zeer pijnlijke momenten die ik heb doorgemaakt. Ik kan ze niet allen vermoemen maar ik ben Christian de Bonnet de Nonancourt, Commissaris van de staatsveiligheid, en zijn echtgenote Yvette bijzonder erkentelijk voor hun edelmoedige opvang van mijn zoontje, alsook Jeanine Collinet waarbij hij liefdevol verzorgd werd tijdens de reis naar Stanleystad toen haar man werd overgeplaatst.. De kleine jongen kreeg van haar de moederlijke aandacht waaraan hij eerder zo brutaal werd ontrukkt..

Ik draag mijn werk op ter nagedachtenis van mijn jonge echtgenote die rust in deze verafgelegen oorden en aan onze enige zoon die daar geboren is en verdwenen 23 jaar na haar.

même à ce chantier. D'autres, sans doute, auront la joie de le voir terminé et d'en cueillir les honneurs. Et si une inauguration officielle a eu lieu, je n'en ai rien su ! Faut-il ajouter que j'en garde au coeur une certaine amertume, mais je ne regrette rien et souvent je me demande dans quel état se trouve actuellement ce que j'ai toujours appelé "mon aérodrome".

A mon départ, beaucoup de monde pour me dire au revoir et l'équipage m'invite dans le cockpit pour m'offrir le réconfort de contempier, vu d'en haut et une dernière fois, le travail réalisé. Ma meilleure satisfaction m'est venue non seulement des pilotes, mais aussi du personnel européen et congolais de l'entreprise, que je remercie pour avoir collaboré avec enthousiasme et compétence à cette réussite. J'y associe la mémoire de ceux qui perdirent la vie en service : les membres de l'équipe de topographie aérienne, les travailleurs congolais, dont deux bûcherons et l'excellent conducteur d'engins, Matafari, écrasé par le bull qu'il tentait de mettre en marche. Je n'oublie pas, en respectant la douleur de leurs parents, les jeunes enfants du village de chantier emportés par une épidémie soudaine.

Sans doute est-il bien tard également pour exprimer ma gratitude à tous les amis qui m'ont apporté leur soutien dans les moments pénibles que j'ai traversés. Je ne puis les citer tous mais je veux être particulièrement reconnaissant envers Christian de Bonnay de Nonancourt, Commissaire à la Sûreté de l'Etat et son épouse Yvette qui, dans la période difficile précédant mon départ, ont généreusement accueilli mon garçon, ainsi qu'envers Jeanine Collinet qui l'a affectueusement soigné pendant l'escale de Stanleyville ou son mari venait d'être transféré. Le petit a reçu de leur part toute l'attention maternelle dont il venait d'être brutalement privé.

J'offre mon travail au souvenir de ma jeune épouse qui repose en ces terres lointaines et de notre fils unique né là-bas et disparu, lui aussi, 23 ans après elle.





## De 15de Wing vandaag

*In deze rubriek willen we u een kort overzicht geven van de huidige activiteiten in de 15 Wing*

### C-130 in Soedan

Op vraag van de Verenigde Naties (World Food Programme) vertrekt op 15 augustus een eerste C-130 van Meisbroek naar Khartoem om er humanitaire hulp te verdelen en de nood te lenigen van de bevolking van Darfour (=land van de Four). In Darfour woedt sedert begin 2003 een hevige strijd tussen Afrikaanse en Arabische stammen. Volgens de Verenigde Naties zijn in twee jaar tijd 400 dorpen verwoest, ruim 70.000 doden gevallen en zijn 2 miljoen mensen op de vlucht in Soedan en Tsjaad.

Op 16 oktober eindigt de humanitaire opdracht van de Belgische C-130 in Soedan. Er werden ongeveer 150 vluchten uitgevoerd en 230 ton hulpgoederen getransporteerd voor verschillende internationale en niet-gouvernementele organisaties. In Soedan, het grootste land van Afrika, werden reeds in 1986, 1988 en 1989 Belgische C-130's ingezet om de hongersnood te lenigen die het gevolg was van de bloedige oorlog tussen de Islamitische regering in Khartoem en de christelijke bevolking in Zuid-Soedan.

### Airbus A-310's naar Afrika

Van 13 tot 20 oktober wordt een A-310 ingezet (boordbevelhebber Cdt VI D. De Koninck) voor de eerste officiële reis van minister van buitenlandse zaken Karel De Gucht naar Afrika. Op zeven dagen worden zeven landen bezocht: Kongo, Angola, Rwanda, Burundi, opnieuw Kongo, Zuid-Afrika, Uganda en Benin.

Op 20 en 21 oktober worden de twee A-310's ingezet om 249 Kongolese militairen terug te brengen naar Kinshasa. Enkele weken eerder waren deze militairen, in het kader van een militair samenwerkingsakkoord, door de 15de Wing naar ons land gebracht om een doorgedreven militaire opleiding te ondergaan. Ze zouden de kern vormen van de nieuwe 1ste Kongolese Brigade die zou ingezet worden om een einde te maken aan de bloedige burgeroorlog die reeds jaren woedt in Oost-Kongo.

Het laatste weekeinde van oktober vertrekt alweer een A-310 naar Kinshasa met de minister van defensie A. Flahaut en de voorzitter van de PS de Heer E. Di Rupo. De minister van defensie reikt er de brevetten uit aan de Kongolese militairen die onlangs in België hun opleiding beëindigd hebben.

## Le 15Wing aujourd'hui

*Dans cette rubrique nous vous donnons un court aperçu des activités actuelles du 15 Wing*

### C-130 au Soudan

A la demande des Nations Unies (World Food Programme) le 15 août, un premier C-130 part au Soudan pour participer à une opération humanitaire afin de soulager la misère des populations de Darfour (= pays du peuple Four). Depuis le début de 2003, des combats violents y ont lieu entre des tribus africains et arabes. D'après les Nations Unies la région compte depuis le début des hostilités 400 villages détruits, environs 70.000 morts et 2.000.000 de réfugiés au Soudan et au Chad.

Le 16 Octobre, la mission humanitaire du C-130 beige au Soudan prend fin. Le 15 Wing a exécuté environ 150 heures de vol et transporté 230 tonnes d'aide humanitaire au profit de différentes organisations internationales et non-gouvernementales.

Déjà en 1986, 1987 et 1989, nos C-130 ont été mis en CEuvre au Soudan, le plus grand pays de l'Afrique, afin de soulager la famine causée par la guerre sanglante entre le gouvernement islamique de Khartoum et la population chrétienne dans le sud du Soudan.

### Airbus A-310 en Afrique

Ou 13 au 20 octobre, un A-310 commandé par le Cdt Avi De Koninck, transporte notre ministre de affaires étrangères Karel De Gucht lors de son premier voyage officiel en Afrique. En sept jours, sept pays sont visités : le Congo, l'Angola, le Rwanda, le Burundi, à nouveau le Congo, l'Afrique du Sud, l'Ouganda et le Bénin.

Le 20 et le 21 octobre, deux A-310 ramènent 249 militaires congolais à Kinshasa. Quelques semaines auparavant,

dans le cadre de la coopération militaire, ces militaires ont été transportés par le 15 Wing vers la Belgique pour y subir un entraînement militaire intensif. Ils devraient constituer le noyau de la nouvelle 1ère Brigade Congolaise, destinée à mettre fin à la guerre civile sanglante dans l'Est du Congo.

Le dernier we-k-end d'octobre, un A-310 repart pour Kinshasa avec le ministre de la défense, André Flahaut et le président du PS monsieur Elio Di Rupo. Le ministre de la défense y remet les brevets aux officiers congolais récemment formés en Belgique.



## Ivoorkust

Begin november wordt in Ivoorkust het vredesakkoord geschonden dat in januari 2003 werd gesloten tussen de rebellen van het noorden en de regering. De bufferzone in het midden van het land, met 10.000 Franse en VN militairen wordt herhaaldelijk geschonden door regeringstroepen. Toen Franse militairen op zaterdag 6 november de Ivoriaanse Luchtmacht (twee vliegtuigen en vijf helikopters) op de grond vernietigen breken de onlusten uit in de hoofstad Abidjan. Toen de Fransen ook de luchthaven van Abidjan bezetten wordt de toestand er voor de Europeanen onhoudbaar en wordt besloten tot hun evacuatie.

België stuurt een C-130 naar Cotonou in Benin, om van daar uit deel te nemen aan de evacuatie in samenwerking met de Fransen (twee vluchten tussen Cotonou en Abidjan). Het vliegtuig landt terug in Melsbroek op 12 november met 25 landgenoten aan boord. Op 11 en 12 november vliegt een tweede C-130 naar Cotonou die een zestigtal Belgen terug brengt (boordcommandant Lt Kol VI S. Seuntjens).

## Embraer naar Caïro

Op 12 november wordt in allerijl een Embraer ingezet om vier vertegenwoordigers van ons land en één van de Europese Unie naar Caïro te brengen. Daar vindt de officiële plechtigheid plaats ter gelegenheid van het overlijden van Yasser Arafat, de president van de Palestijnse Autoriteit.



Le 12 novembre un Embraer est mis en œuvre en toute hâte pour transporter quatre représentants de notre pays et un représentant de l'Union Européenne vers le Caïre, où a lieu

## Côte d'Ivoire

Début novembre l'accord de paix conclu en janvier 2003 entre le gouvernement de la Côte d'Ivoire et les rebelles du nord est violé. La zone de démarcation au milieu du pays, contrôlée par 10.000 militaires Français et de l'ONU, est attaquée à plusieurs reprises. Après la destruction par les troupes françaises de la Force Aérienne Ivoirienne (2 avions et 5 hélicoptères) le samedi 6 novembre, des émeutes éclatent dans la capitale Abidjan. Après l'occupation de l'aéroport d'Abidjan par les français, la situation pour les expatriés devient intenable et une évacuation est décidée. La Belgique envoie un C-130 à Cotonou, capitale du Bénin. A partir de là il participe à l'évacuation en coopération avec les Français (deux vols entre Cotonou et Abidjan). Cet avion rentre à Melsbroek avec 25 compatriotes le 12 novembre. Le 11 novembre un autre C-130 commandé par le Lt Col Avi Seuntjens exécute une liaison entre la Belgique et Cotonou pour ramener une soixantaine de compatriotes.

## Embraer vers le Caïre

la cérémonie à l'occasion du décès de Yasser Arafat, président de l'Autorité Palestinienne.

## Vredesoperaties

Ook in de voorbije maanden voerde de 15de Wing ongeveer twee afflossings- en bevoorradingsvluchten vluchten per maand uit naar Kosovo en Afghanistan (ISAF). De permanentie verzekerd door het detachement van de 15de Wing (ongeveer 20 militairen en één C-130) in Kaboel sinds augustus, wordt verder gezet.



## Opérations de Paix

Le 15 Wing effectue environs deux missions de relève et d'approvisionnement vers le Kosovo et l'Afghanistan par mois, au profit de militaires belges stationnés dans ces deux pays. Depuis le mois d'août, un détachement du 15 Wing (une vingtaine d'hommes et un C-130) assure une permanence à Kaboul dans le cadre de ISAF.

## Falcon-20

Op 9 november komt eerste van de twee Falcon-20 toestellen terug in Melsbroek na een doorgedreven moderniseringsprogramma ondergaan te hebben bij de firma Dassault. Het toestel is nu uitgerust met nieuwe motoren en een ultra moderne "glass cockpit".

## Falcon-20

Le 9 novembre, le premier des deux Falcon-20 subissant un programme de modernisation à l'usine de Dassault retourne à Melsbroek. L'avion est maintenant équipé de nouveaux moteurs et d'un cockpit ultra moderne (glass cockpit).