



NEWS

N° 34, Avril 2006



Mystère 20
Sake-Masisi
Kapanga

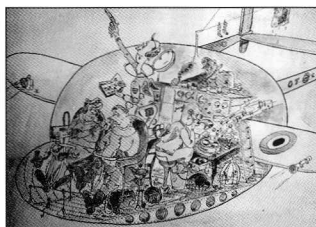
Dakota News



Inhoud

Sommaire

- Blz 3 Editoriaal
- Blz 4 Dakota flash
- Blz 7 C-119 stort neer in het vulkaangebergte nabij Sake-Masisi in Congo
- Blz 14 C-13D haalt Europese vluchtelingen op in Kapanga, Zaïre
- Blz 17 Het mysterie van de Mystère
- Blz 20 De 15 Wing vandaag



- P 3 Editorial
- P 4 Dakota flash
- P 7 Un C-119 s'écrase dans la montagne volcanique de Sake-Masisi au Congo
- P 14 Kapanga au Zaïre, C-13D évacue des réfugiés de l'Angola
- P 17 Le mystère du Mystère
- P 20 Le 15 Wing aujourd'hui

En couverture: Falcon -20 après modernisation en 2005
Omslagfoto: Falcon -20, na modernisering in 2005

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

Redactie:

Axel Vermeesch, René Hoeben, Jos Ackermans,
André Janssens

Layout : André Janssens

Vertaling:

Christophe Waterkeyn; Jacques de Brouwer, Isabelle
et Léon Haderman, Marie-Christine en Paul Buyse

Foto's: Jacques Van Hyfte

Druk: Boone-Roosens, Lot

Verantwoordelijke Uitgever : Axel Vermeesch

Adres:

Dakota - 15 Wing Luchttransport

Haachtsesteenweg 138 1820 Meisbroek

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

e-mail: dakota_melsbroek@skynet.be

dakota_archives@skynet.be

Jaarlijkse bijdrage als lid "Dakota": €15 te storten op
rekening nr. 438-1064121-48 t.v.v. de VZW (deze bij-
drage geeft recht op DAKOTA NEWS)

Website Air Camp. http://www.mil.be/air_camp

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

Rédaction:

Axel Vermeesch, René Hoeben, Jos Ackermans,
André Janssens

Layout : André Janssens

Traduction :

Christophe Waterkeyn, Jacques de Brouwer, Isabelle
et Léon Haderman, Marie-Christine et Paul Buyse

Photos : Jacques Van Hyfte

Imprimerie : Boone-Roosens, Lot

Editeur responsable : Axel Vermeesch

Dakota - 15 Wing Transport Aérien

Haachtsesteenweg 138 1820 Meisbroek

Tél : (02) 7524650 Fax: (02) 7524651

e-mail: dakota_melsbroek@skynet.be

dakota_archives@skynet.be

Cotisation annuelle de membre "Dakota" : €15 à
verser sur le compte 438-1064121-48 au nom de
l'ASBL (cette cotisation donne droit au DAKOTA
NEWS)

Website Air Camp. http://www.mil.belair_camp



Samen met de ramp met de C-130 in Eindhoven op 15 juli 1996 is het neerstorten van een C-119 in Sake-Masisi (Congo) op 19 juli 1960 één van de meest tragische ongevallen geweest uit de geschiedenis van de 15 Wing. Om de slachtoffers van deze ramp te eren, werd hen in 2000 het peterschap toegekend van de promoties studenten aan de Koninklijke Technische School van Saffraanberg (KTS). Die gelegenheid zette Dominique Hanson, historicus en deken van het professoren korps van de KTS, aan om documenten en dossiers te bestuderen om een klaarder inzicht te krijgen in de tragische gebeurtenis van veertig jaar voordien. DAKOTA News heeft het voorrecht zijn bevindingen te mogen publiceren. Het eerste deel, de aanloop naar de ramp kan u in dit nummer lezen. Het tweede deel, over de ramp zelf en de gevolgen zal verschijnen in ons volgend nummer.

Twintig jaar geleden, voerde een Belgische C-130 in het toenmalige Zaïre in extremis een humanitaire opdracht uit vanop het onooglijke vliegveldje van Kapanga; het relaas ervan leest u in onze rubriek "Kleine Geschiedenis". In «Het mysterie van de Mystère» vertelt Bob Buyse, die het grootste deel van zijn loopbaan in de 15 Wing piloot was op DC-3, C-119 en DC-6, op een ludieke manier over zijn verrassend en kort wedervaren als piloot op Mystère-20.

Het Belgisch voorzitterschap van de OVSE en het Oostenrijks voorzitterschap van de EU zorgen er voor dat de luchthavens van Wenen, Salzburg en Innsbruck vertrouwde plaatsen geworden zijn voor de piloten van de «witte vliegtuigen»; terwijl de bemanningen C-130, de «grijze vliegtuigen», verder de logistieke zendingen verzekeren voor de Belgische militairen in Afghanistan, Congo, Benin en Kosovo. De rubriek «De 15 Wing vandaag» geeft een summier overzicht van de alweer drukke voorbije drie maanden.

Verder vindt u de vertrouwde rubrieken «DAKOTA Flash» en «Leden schrijven ons», die zorgen voor een goed contact en uitwisseling van informatie en ideeën tussen onze ploeg vrijwilligers en onze leden.

Tenslotte nog een mededeling van praktische aard. Indien u reeds uw bijdrage 2006 betaalde, maar nog geen nieuwe lidkaart ontving, dan vindt u deze in dit nummer. Indien u uw bijdrage 2006 nog niet betaalde bieden wij graag de mogelijkheid alsnog 15 Euro te storten op ons rekeningnummer 438-1064121-48. Wij danken van harte iedereen die ons door zijn bijdrage de mogelijkheid biedt het project van onze stichter en bezieler, kolonel vlieger Jo Huybens verder te zetten.

René Hoeben
Voorzitter

La catastrophe du C-130 le 15 juillet 1996 à Eindhoven et le crash d'un C-119 le 19 juillet 1960 à Sake-Masisi (Congo) figurent parmi les accidents les plus tragiques de l'histoire du 15 Wing. En 2000, honneur fut rendu aux victimes de Sake-Masisi en leur attribuant le parrainage des promotions d'étudiants de l'Ecole Royale Technique de Saffraanberg (ERT). Ceci a incité Dominique Hanson, historien et doyen du corps professoral de l'ERT à compiler les documents et dossiers disponibles afin d'apporter plus de clarté sur ce tragique événement datant de plus de quarante ans. DAKOTA News a le privilège de publier le fruit de ses recherches. Vous en trouverez la première partie, relatant les jours avant la catastrophe, dans ce numéro. La seconde partie, l'accident et ses conséquences, paraîtra dans l'édition suivante.

Il y a vingt ans, un C-130 beige effectuait in extremis, au départ du petit aéroport de Kapanga au Zaïre, une mission humanitaire. Vous en trouverez le compte-rendu dans notre rubrique «petite histoire». Dans «Le mystère du Mystère», Bob Buyse, qui a passé la majeure partie de sa carrière au 15 Wing en tant que pilote sur DC-3, C-119 et DC-6, nous raconte de manière ludique son expérience brève et surprenante en tant que pilote sur Mystère-20.

A l'occasion de la présidence beige de l'OSCE et de la présidence autrichienne de l'UE, les pilotes des «avions blancs» se familiarisent avec les aéroports de Vienne, Salzburg et Innsbruck. De leur côté, les équipages des C-130, «les avions gris», poursuivent leurs missions logistiques pour les militaires belges en Afghanistan, au Congo, au Bénin et au Kosovo. La rubrique «Le 15 Wing aujourd'hui» donne un court aperçu de ces trois derniers mois qui ont été, une fois de plus, bien remplis.

Vous trouverez également les rubriques habituelles «DAKOTA Flash» et «Les membres nous écrivent» qui assurent le bon contact et l'échange d'informations et d'idées entre notre équipe de bénévoles et nos membres.

Pour finir, une communication d'ordre pratique. Si vous avez déjà payé votre cotisation 2006 mais n'avez pas encore reçu votre nouvelle carte de membre, vous trouverez celle-ci jointe à ce nouveau numéro de DAKOTA News. Si vous ne vous êtes pas encore acquitté de votre cotisation, vous pouvez toujours verser les 15 Euro sur le compte n° 438-1064121-48. Nous remercions bien vivement tous ceux et celles qui nous offrent ainsi la possibilité de poursuivre le projet de notre fondateur et inspirateur, le colonel aviateur Jo Huybens.

René Hoeben
Président

door Jas Ackermans en Axel Vermeesch

par Jas Ackermans et Axel Vermeesch

Visueel gehandicapten bezoeken het DAKOTA Centrum

Op 9 januari 2006 ontvangen wij het bezoek van een groep visueel gehandicapten. De "gids van dienst" slaagt er in deze bezoekers een gedenkwaardige namiddag te bezorgen: na een korte briefing over de bedoeling van ons Centrum en de lay-out van onze tentoonstellingsruimte kunnen ze onder meer een vliegtuigmodel en de mannequins in hun uniformen betasten, een gasmasker en een helm aanpassen, en zelfs plaats nemen in de "pilot seat" van onze C-119 cockpit. Ook de vele vragen worden zo goed mogelijk beantwoord. Ook het begeleidend personeel is zeer enthousiast en volgens de initiatiefneemster van dit bezoek mogen wij nog meer dergelijke groepen verwachten!

Bezoeken sinds de heropening in mei 2005

Sinds de heropening van ons documentatiecentrum worden er opnieuw meer bezoeken aan onze "DAKOTA" georganiseerd: reeds een goed dozijn sinds 15 december 2005.

Bezoek aan de musea van de KTS Saffraanberg en de 9 Wing

Op 27 januari bezoeken 13 DAKOTA-medewerkers het museum van de Koninklijke Technische School te Saffraanberg en het Historisch Centrum van de Luchtmachtbasis Brustem. Bij de aankomst in Saffraanberg worden zij opgewacht door de korpscommandant kolonel ingenieur Storme, die hen een briefing geeft over het verleden, heden en toekomst van de school. Het plan "Campus Saffraanberg" dat in volle uitvoering is moet toelaten 2000 leerlingen van de ganse krijgsmacht te ontvangen in 2007. De heer D. Hanson, deken van het lerarenkorps en stichter van het museum leidt hen vervolgens rond in het



kleine maar prachtige museum van de school. Waar nu de de school staat stond eerst een klein hotel, een reusachtige kloosterschool van de Ursullinen, de Vlaamse Cadettenschool en uiteindelijk de Technische School van de Luchtmacht die oorspronkelijk in 1944 gevormd was in de schoot van de RAF in Snailwell in Engeland. Na het gezellig middagmaal gaat het richting stedelijk museum van Sint Truiden, waar commandant b.d. L. Vanhove hen rondleidt in het Historisch Centrum Luchtmachtbasis Brustem. Alweer een interessante en leerrijke dag voor de vrijwilligers van ons documentatiecentrum.

Des handicapés visuels visitent le Centre DAKOTA

Le 9 janvier 2006, nous avons reçu la visite inopinée d'un groupe de moins valides, dont quelques handicapés visuels. Le "guide de service" a quand même réussi à procurer à ces visiteurs un après-midi mémorable: après un briefing sommaire sur les buts de notre centre et le «lay out» de notre salle d'exposition, ils ont pu palper entre autres un modèle d'avion et les mannequins dans leurs uniformes, essayer un masque à gaz ou un casque, et même s'asseoir dans le siège-pilote de notre cockpit C-119. Les nombreuses questions ont trouvé réponse aux mesures des possibilités. Selon l'initiatrice de cette visite, nous pouvons encore attendre beaucoup de groupes semblables!

Visites depuis la réouverture au mois de mai 2005

Depuis la réouverture de notre centre de documentation, le nombre de visites normales organisées au DAKOTA va de nouveau en augmentant: déjà une bonne douzaine depuis le 15 décembre 2005.

Visite aux musées de l'ERT à Saffraanberg et du 9 Wing.

Le 27 janvier, 13 collaborateurs du DAKOTA visitent le musée de l'école royale technique à Saffraanberg ainsi que le centre historique de la base aérienne de Brustem. A Saffraanberg, ils sont attendus par le chef de corps, le colonel ingénieur Storme, qui leur donne un briefing sur le passé, le présent et



l'avenir de l'école. Le plan "Campus Saffraanberg", qui est en pleine exécution, doit permettre de recevoir, dès 2007, 2.000 élèves de toutes les forces armées. Ensuite, monsieur D. Hanson, doyen du corps enseignant et fondateur du musée, les fait visiter le petit mais magnifique musée de l'école. Là où l'établissement se trouve maintenant, il y eut d'abord un petit hotel, puis une école gigantesque du couvent des Ursullines, l'école flamande des Cadets, et finalement l'Ecole Technique de la Force Aérienne. Celle-ci avait été créée en 1944 au sein de la RAF, à Snailwell en Angleterre. Après un repas sympathique, on se dirige vers le musée municipal de Sint Truiden, où le commandant e.r. L. Vanhove nous fait visiter le Centre Historique de la base aérienne de Brustem. Ce fut de nouveau une journée intéressante et instructive pour les volontaires de notre Centre de Documentation.

Jaarlijkse hulde aan het RAF en RAAF monument in Zemst-Hofstade

Op zondag 5 februari vertegenwoordigen Julliette Liska en Hubert en Monica Vertraeten onze VZW

Hommage annuel au monument RAF et RAAF à Zemst-Hofstade

Le dimanche 5 février, Julliette Liska, ainsi que Hubert et Monica Vertraeten représentent notre a.s.b.l. Dakota lors de l'hommage au monu-



Dakota bij de hulde aan het monument ter nagedachtenis van elf geallieerde bemanningsleden die omkwamen bij twee vliegtuigongevallen in de omgeving van Zemst in 1944 en 1945. De hulde wordt jaarlijks georganiseerd door de Vereniging van Reserve Officieren Gewest Mechelen.

ment, construit en mémoire d'onze membres d'équipage alliés, décédés lors de deux accidents d'avion aux environs de Zemst en 1944 et 1945. L'hommage est organisé annuellement par l'association des Officiers de Réserve de la région de Meche-

De VZW DAKOTA in het kinderdagverblijf 't Kraaiennest je

Op 27 februari vertegenwoordigde Jos Ackermans onze VZW DAKOTA tijdens de plechtige overhandiging van de "Remi Piryns prijs" aan het kinderdagverblijf 't Kraaiennest je in Kraainem. Trouwe lezers herinneren zich waarschijnlijk dat wij dit initiatief van mevrouw Ria Platel gesteund hebben op 28 juni 2001 door de stichting een aantal tafeltjes en stoeltjes te schenken, aangepast aan de maat van de kleine dagelijkse gastjes (zie DAKOTA News nr 16 van september 2001). Wij hebben toen dus zeker niet op een verkeerd paard gewed!

L'ASBL DAKOTA à la crèche «t Kraaiennest je»

Le 27 février, Jos Ackermans a représenté l'ASBL DAKOTA au cours de la remise solennelle "prix Remi Piryns" à 't Kraaiennest je, une crèche à Kraainem. Les lecteurs du fidèles se rappellent probablement que, le 28 juin 2001 déjà, nous avons soutenu cette initiative de madame Ria Platel en offrant à la fondation plusieurs tables et chaises, adaptés à la taille des petits habitués (voir DAKOTA News W 16 de septembre 2001). Manifestement, à ce moment-là, nous n'avons donc pas misé sur le mauvais cheval!

Humanitaire opdrachten C-119 en DC-G

De redactie van DAKOTA News heeft de intentie in een volgende uitgave een artikel te publiceren over "Humanitaire zendingen door de 15 Wing vóór de inzet van de C-130 en B-727" (Congo valt buiten het bestek van dit artikel).

Missions humanitaires en C-119 et en DC-G

La rédaction de DAKOTA News a l'intention de publier, dans une des éditions futures, un article sur "Les missions humanitaires du 15 Wing avant la mise en oeuvre des C-130 et B-727" (Le Congo ne sera pas traité dans cet article).

Wij zoeken schriftelijke of mondelinge getuigenissen van bemanningsleden DC-6, DC-4 en C-119, die deelnamen aan volgende opdrachten:

overstromingen Italië, Pisa en Firenze; 1967 en 1969 hongersnood Indië, Madras; 1967 Vluchtelingen zesdaagse oorlog, Egypte en Jordanië; 1968-69 hongersnood Nigeria, Biafra; 1969-70 overstroming Tunesië; 1970-71 tyfoon Oost-Pakistan, Dacca; 1971 hongersnood Indië, Calcutta; 1971 hongersnood Boven-Volta, Ouagadougou; 1971 Kabui, evacuatie Europeanen, oorlog Indië-Pakistan; 1973 repatriëring Belgische slachtoffers busongeval Grenoble; (andere?).

Nous recherchons des témoignages écrits ou verbaux des membres d'équipages ayant participé aux missions suivantes:

1953 inondation Hollande; 1960 tremblement de terre Maroc, Agadir; 1966-67 inondations Italie, Pise et Florence; 1967 et 1969 famine Inde, Madras; 1967 réfugiés du guerre des six jours, Egypte et Jordanie; 1968-69 famine Nigeria, Biafra; 1969-70 inondation Tunisie; 1970-71 typhon Bangladesh, Dacca; 1971 famine Inde, Calcutta; 1971 famine Haute-Volta, Ouagadougou; 1971 Kabui, évacuation européens, guerre Inde-Pakistan; 1973 rapatriement victimes belges accident d'autobus Grenoble; (autres?).

Alle informatie is welkom bij de redactie van DAKOTA News.

Toute information est bienvenue auprès de la rédaction de DAKOTA News.

De VZW DAKOTA dankt:

Onze sponsor ARONIA die het nodige materieel ter beschikking stelt voor het onderhoud van onze lokalen.

De 15 Wing (commandant D. Barbaix) die alle nog beschikbare documentatie over de Swearingen Merlin III, die van 1976 tot 2001 in gebruik was bij de 15 Wing, aan ons Documentatiecentrum overmaakte.

Commandant vlieger o.r. Jean-Pierre Kindermans die ons twee grote gekleurde cartoons en een prachtige Sioux, in de jaren zestig in gips gegoten, schonk. De twee cartoons zijn getekend door een navigator: adjudant-chef Jules Claeys. J.P. Kindermans had deze mooie stukken weten te bemachtigen in 1972 toen het 40 Smaldeel opgedoekt werd bij de indienstneming van de nieuwe C-130 Hercules vliegtuigen.



Kolonel J. Lippens, commandant van de 15 Wing, voor het schenken van een zeer oude Koptische bijbel. Wing commandant, kolonel K. Vervoort kocht dit waardevol boek in Makele gedurende de humanitaire operatie "Sint Bernard" (december 1984 - november 1986) in Ethiopië. Bij zijn vertrek schonk hij het boek aan de 15 Wing en het vond een vaste plaats in de kapel. Bij zijn pensionering op 1 juli 1991 schonk Padre Milier, hoofdaalmoezenier van de Luchtmacht, deze schat terug aan de commandant van de 15 Wing, kolonel J. Huybens voor veilige bewaring. Vanaf nu zal dit boek een gepaste plaats vinden in het museum van DAKOTA.

Commandant vlieger b.d. Léon Haderman die ons een prachtig schaalmodel schonk van een DC-3, in hout uitgesneden

L'ASBL DAKOTA remercie :

Notre sponsor ARONIA qui met à notre disposition le matériel nécessaire à l'entretien de nos locaux.

Le 15 Wing (commandant D. Barbaix) qui nous a procuré toute la documentation encore disponible concernant le Swearingen Merlin III qui, de 1976 jusqu'en 2001, était utilisé au 15 Wing.

Le commandant aviateur e.r. Jean-Pierre Kindermans qui nous a offert deux grands dessins humoristiques colorés et une tête de Sioux magnifique en plâtre, sculptée dans les années soixante. Les deux «cartoons» ont été dessinés par un navigateur: l'adjudant-chef Jules Claeys. J. P. Kindermans a pu se procurer ces jolies pièces en 1972, quand la 40 Escadrille a été liquidée lors de l'arrivée du nouvel avion C-130 Hercules.

Le colonel aviateur J. Lippens, commandant du 15 Wing, qui nous a confié une très vieille bible Copte. Le colonel aviateur K. Vervoort, qui commandait le 15 Wing à l'époque, a acheté ce livre précieux à Makele pendant l'opération humanitaire "Saint Bernard" en Ethiopie (décembre 1984 - novembre 1986). Il confia ce livre aux bons soins de Padre Miller, qui le gardait dans la chapelle du Wing. Lors de sa mise à la retraite, le 1er juillet 1991, Padre Miller, devenu aumônier principal de la force aérienne, offra ce trésor au colonel aviateur J. Huybens, qui commandait le 15 Wing à ce moment. Dorénavant, ce livre occupera une place d'honneur dans notre musée DAKOTA.

Le commandant aviateur e.r. Léon Haderman qui nous a offert un magnifique modèle réduit d'un DC-3, sculpté en bois.



Zesenveertig jaar geleden op 19 juli 1960:

Il y a quarante six ans, le 19 juillet 1960:

C-119 stort neer in Sake-Masisi (Conga)

Eerste deel

door Dominique Hanson, historicus en et professor aan de Koninklijke Technische School van Saffraanberg
vertaling door Marie-Christine en Paul Buyse

Un C-119 s'écrase à Sake-Ivlasisi (60ngo)

Première partie

par Dominique Hanson, historien et professeur à l'Ecole Royale Technique de Saffraanberg

Inleiding

Tijdens een rondetafel conferentie te Brussel waarop Belgische en Congolese vertegenwoordigers aanwezig zijn, wordt op 27 januari 1960 beslist om vanaf 30 juni 1960 aan Kongo de onafhankelijkheid te verlenen. Gedurende deze korte tussenperiode slaagt de Force Publique erin de orde in de kolonie te handhaven. Eenmaal omgevormd tot het ANC (Armée Nationale Congolaise - Nationaal Congolees Leger) komen er vanaf 5 juli diverse eenheden in opstand. In verschillende centra breken er onlusten uit. Belgische ingezetenen worden door ongecontroleerde soldatenbendes bedreigd. Op 11 juli, wanneer de muerijen zich uitbreiden, staat de Belgische regering voor een dilemma: enerzijds het eerbiedigen van de onafhankelijkheid van de nieuwe Congolese staat en anderzijds het beschermen van de Belgische burgers. Het is in deze context dat er beslist wordt tot het zenden naar Congo van Belgische troepen en materieel.

Indien de opdracht van de 15 Wing voornamelijk bestaat uit het dringend verstrekken van hulp, omvat deze van de Belgische strijdkrachten in hoofdzaak het beschermen en evacueren van in gevaar verkerende landgenoten en andere personen. Maar de Luchtmacht zet niet enkel vliegtuigen met hun bemanningen in: ze kan ook eenheden voor de verdediging van vliegvelden ter beschikking stellen, zoals de 3 Marscompagnie VVE (vliegveldverdedigingseenheden).

Op 17 juli scheept deze compagnie in aan boord van twee DC-6 toestellen van de SABENA met bestemming Usumbura, hoofdstad van Ruanda-Urundi, waar zij op 18 juli aankomt. In de loop van dezelfde avond krijgt een eerste groep, deze van Kleine-Brogel onder het bevel van kapitein J. Jongen, order om zich

Introduction

Le 27 janvier 1960, la table ronde rassemblant des représentants belges et congolais réunis à Bruxelles, décide d'accorder l'indépendance au Congo dès le 30 juin 1960. Pendant cet intervalle de temps très court, la Force Publique parvient à maintenir l'ordre dans la colonie. Devenue l'Armée nationale congolaise (ANC), elle voit des unités entrer en rébellion dès le 5 juillet. Des émeutes éciaient dans plusieurs centres. Des ressortissants belges sont menacés par une soldatesque incontrôlée. Le lundi 11 juillet, alors que les mutineries se multiplient, le gouvernement belge se trouve devant un dilemme: d'une part, respecter l'indépendance du nouvel Etat congolais et d'autre part, assurer la sauvegarde des citoyens belges. C'est dans ce contexte que l'envoi de troupes et de matériel au Congo est décidé.

Si la mission du 15 Wing est plus particulièrement l'acheminement urgent, celle des Forces Armées belges vise globalement à protéger ou à évacuer des compatriotes, voire d'autres personnes en danger. Mais la Force Aérienne n'engage pas seulement des avions et leur équipage, elle peut également aligner des troupes terrestres comme des unités de défense d'aérodrome (UDA). Parmi elles, la 3 Compagnie de Marche UDA. Le 17 juillet 1960, cette compagnie embarque à Bruxelles à bord de deux avions DC-6 de la SABENA à destination d'Usumbura, la capitale de Ruanda-Urundi, ou elle arrive le 18 juillet. Là en soirée, un premier groupe, celui de Kleine-Brogel, commandé par le capitaine J. Jongen, reçoit l'ordre de se tenir prêt à partir en opération.

Le 19 juillet 1960, dans le cadre de l'opération «Temploux», un Fairchild C-119 «Flying Boxcar», le CP-36, s'envole de l'aéroport d'Usumbura à destination de Bunia. A bord, il y a un équipage de cinq hommes du



klaar te houden voor actie.

In het kader van de operatie "Temploux" vertrekt op 19 juli 1960 een C-119 "Flying Boxcar", de CP-36, van het vliegveld van Usumbura met bestemming Bunia. Aan boord bevinden zich een vijfkoppige bemanning van de 15 Wing en een peloton van 40 manschappen van de 3 Marscompagnie, bestaande uit het eigen kader en uit miliciens van de 10 Wing Jachtbommenwerpers uit Kleine-Brogel. De CP-36 bereikt zijn bestemming niet en stort neer in Oost Congo, te Sake-Masisi, dicht bij Goma in de Kivu.

Van de 45 inzittenden zullen er uiteindelijk slechts vier overlevenden zijn. Het ongeval maakt dus 41 slachtoffers: de vijf bemanningsleden van de 15 Wing en 36 militairen VVE van de 3 Marscompagnie behorende tot de 10 Wing. Door dit zware bilan behoort Sake-Masisi samen met Eindhoven tot de twee zwaarste catastrofes welke de Belgische Luchtmacht heeft gekend!

Herdenking door de Eenheden van de Luchtmacht

In het verleden heeft de 10 Wing van Kleine-Brogel regelmatig herdenkingsplechtigheden gehouden ter nagedachtenis van de slachtoffers van Sake-Masisi. In 2000, ter gelegenheid van de 40ste verjaardag van het drama, wendt de 10 Wing zich tot de Koninklijke Technische School (KTS) van de Luchtmacht, waar traditiegetrouw voor iedere promotie het peterschap toevertrouwd wordt aan een overleden militair. Op dat ogenblik verzorgt de KTS de opleiding van zowel soldaten, officieren, als onderofficieren. In 2000 krijgt het echter een zeer



ontroerend karakter: In éénzelfde huldebetoon worden alle door het fatale lot verenigde slachtoffers van de luchtramp van 1960, peter van de nieuwe rekruten. Na de officiële plechtigheid wordt de evocatie van het drama verder gezet met een bezoek aan de speciale tentoonstelling. Deze is opgezet in nauwe samenwerk-

15 Wing et un peloton fort de quarante hommes de la 3 Compagnie de Marche, composé de son cadre et de miliciens issus du 10 Wing Chasseurs-Bombardiers de Kleine-Brogel. Le CP-36 ne parvient pas à destination et s'écrase dans l'Est du Congo, à Sake-Masisi, près de Goma au Kivu.

Sur les quarante-cinq occupants, il n'y aura finalement quatre survivants. L'accident fera donc 41 victimes: les cinq membres d'équipage appartenant au 15 Wing et 36 militaires UDA de la 3 Compagnie de Marche du 10 Wing. Ce très lourd bilan place Sake-Masisi avec Eindhoven parmi les deux catastrophes majeures qu'a connu la Force Aérienne belge!

La Force Aérienne et les unités se souviennent

Par le passé, le 10 Wing de Kleine-Brogel a organisé régulièrement diverses cérémonies et commémorations en hommage aux victimes de Sake-Masisi. En 2000, à l'occasion du 40ième anniversaire du drame, le 10 Wing se tourne vers l'Ecole Royale Technique (ERT) de la Force Aérienne, ou traditionnellement, chaque promotion fait l'objet d'un parrainage et porte donc le nom d'un militaire décédé. L'ERT assure

momentanément la formation aussi bien de soldats, d'officiers, que des sous-officiers. Mais, en cette même année 2000, il présente un caractère spécifique et plus particulièrement émouvant. Unis par leur destinée fatale, les disparus de la catastrophe aérienne de 1960 sont présentés comme parrains à toutes les jeunes recrues lors d'un seul et même hommage. Après la cérémonie

officielle, l'évocation du drame se poursuit par la visite d'une exposition montée en très étroite collaboration avec le 15 Wing et le 10 Wing.

Le 45ième anniversaire du drame en 2005 a revêtu un caractère exceptionnel par l'érection et l'inauguration d'un monument à Kleine-Brogel en présence de hautes

ing met de 15 Wing en de 10 Wing.

In 2005 krijgt de 45ste verjaardag van het drama een uitzonderlijk karakter door de oprichting en inhuldiging van een gedenksteen in Kleine-Brogel. Dit gebeurt in tegenwoordigheid van hoge autoriteiten, waaronder Kardinaal Danneels.

Ook de VZW "DAKOTA" sluit zich bij dit huldebetoon aan. De bedoeling van dit artikel bestaat er enerzijds in om de herinnering aan de verongelukte militairen levendig te houden en een oprechte eerbied te betuigen aan de overlevenden en nabestaanden met hun pijnlijke herinneringen en zwaar gemis. Anderzijds is dit de passende gelegenheid om de gebeurde feiten op te nemen in de reeks artikelen die het tijdschrift "DAKOTA News" wijdt aan de spijtige ongevallen die de 15 Wing heeft getroffen in de jaren zestig.

Laten wij het mogelijke doen om deze ramp te begrijpen en te verklaren. Door het geven van de cursussen meteo en navigatie aan de KT8 heeft de schrijver enige afstand kunnen nemen van de beperkte en soms eigenaardige bronnen uit die periode. Als historicus heeft de schrijver ook gepoogd een klaar onderscheid te maken tussen datgene wat wel en wat niet werd vastgesteld en aan te stippen hetgeen voor altijd ongekend zal blijven. Wat volgt is dus zowel een wetenschappelijke als een eerlijke visie op wat een "blik in het verleden" zou kunnen genoemd worden.

Bij het opstellen hiervan, bijna een halve eeuw na de neerlegging van de besluiten door de onderzoekscommissie, is er geen enkel nieuw element te voorschijn gekomen dat deze conclusies fundamenteel zou kunnen in vraag stellen. Zonder daarom polemiek te willen uitlokken, moeten we toch vermelden dat de VRT een uitzending aan het onderwerp heeft gewijd. De commoties in het parlement aangaande het betrekken van dienstplichtige militairen bij de operaties in Congo, vallen niet onder ons betoog. Het gaat daar om een zaak van politieke geschiedenis en niet van luchtvaart.

Zoals men zal zien, blijven er nog uiterst gevoelige punten over zoals eventuele overbelasting van het toestel, het aantal valschermen aan boord, door de inboorlingen begane wreedheden en de repatriëringomstandigheden van de gekwetsten. Al deze punten zullen wij aanpakken met het wapen van de historische kritiek, al betekent dat weinig ten aanzien van de dood van zoveel jonge mensen en het leed van hun families.

De 15 Wing, de C-119 en Belgisch Congo

In 1948 voeren de DC-3 toestellen van de RAF 169 Wing, sinds kort omgedoopt tot 15 Wing Vervoer en

autorités, dont le Cardinal Daneels.

L'A8BL Dakota s'associe à l'hommage. Cet article s'inscrit d'une part dans cette optique d'un devoir de mémoire envers les disparus et de respect pour les survivants marqués dans leurs souvenirs et dans leur



chair. Elle s'inscrit d'autre part dans un ensemble d'articles consacrés dans la revue «DAKOTA News» aux accidents qu'a malheureusement connu le 15 Wing dans les années soixante.

Essayer de comprendre et d'expliquer pour autant que faire se peut! La charge des cours de météo et de navigation à l'ERT ont libéré l'auteur du présent article d'une trop grande dépendance vis-à-vis des trop rares sources d'époque. Historien de formation, il s'est alors efforcé de distinguer ce qui est établi de ce qui ne l'est pas et de pointer ce qui restera à jamais inconnu.

C'est donc une vision qui se veut à la fois scientifique et honnête de ce que l'on pourrait appeler «une rétro fiction» qui va suivre.

Lors de la rédaction de celle-ci, près d'un demi-siècle après le dépôt des conclusions des enquêteurs, aucun élément neuf, entraînant une remise en cause fondamentale de celles-ci, n'est apparu. Donc, loin de nous toute intention polémique: la VRT a consacré une émission au sujet!.. L'implication de miliciens dans les opérations au Congo qui secoua par la suite

le parlement ne relève pas de notre propos. Il s'agit d'un point d'histoire politique et non aéronautique. Comme on le verra, restent des aspects très sensibles comme une surcharge éventuelle, le nombre de





Verbindingen, regelmatig vluchten naar Belgisch Congo uit in vier tot vijf dagen. De verbinding tussen België en Congo wordt in zekere zin een blijvende opdracht. Met het aanschaffen van vier DC-4-toestellen in september 1950 wordt de duur van de vlucht herleid tot anderhalve dag.

Op 24 september 1952 landen de eerste twee "Fairchild Packet C-119" in Meisbroek. De 15 Wing zal in totaal 46 van deze toestellen in dienst nemen. Wanneer, 20 jaar later, na een afscheidsceremonie de laatste vijf C-119's van de Belgische Luchtmacht het vliegtuigenpark op de basis van Koksijde vervoegen, hebben de Flying Boxcar's niet minder dan 157.500 vluchten op de teller, hetzij 6.560 dagen ofwel 1275 maal de omtrek van de aarde!

De eerste verbinding met onze kolonie wordt door dit type toestel in maart 1953 door majoor-vlieger A. Binon uitgevoerd. Er werden tussenlandingen gemaakt in Tripoli en in Kano (zie "DAKOTA News nr 32). Nadien worden door de 15 Wing alternatieve luchtroutes gebruikt en dit in functie van de politieke evoluties en het internationaal politiek klimaat.

Op het ogenblik dat Congo onafhankelijk wordt, bekleedt luitenant-kolonel A. Binon de post van bevelhebber 15 Wing. De in 1960 door zijn eenheid in de voormalige kolonie uitgevoerde opdrachten zijn een combinatie van militaire interventies, logistieke ondersteuning en humanitaire opdrachten. In totaal werden er 3.735 personen en 460 ton materieel overgevlogen. In de loop van anderhalve maand werden er met behulp van vier verschillende types vliegtuigen van de 15 Wing, maar liefst 860 opdrachten uitgevoerd die samen 3.075 vluchten vertegenwoordigen. In dit indrukwekkende geheel, één C-119, de CP-36 met zijn bemanning.

De CP-36 en zijn bemanning

De CP-36 waarvan sprake bij de catastrofe in Sake-Masisi vertrok op 11 juli 1960 om zes uur uit Brussel om in de vroege morgen van 13 juli te landen in Kamina. De bemanning

bestaat werkelijk uit doorwinterde vliegers.

De veertigjarige boordcommandant, commandant Van Gompel deed een derde van zijn 3230 vluchten op C-119. Het jongste lid, de tweede piloot adjudant Devarez is op dat ogenblik 30 jaar oud. Eind 1959 vervoegde hij de 15 Wing en in juli 1960 had hij op een totaal van 1920 vlieguren reeds 370 uren op C-119. Als er op het eerste gezicht een negatieve waas over de bemanning zou hangen, betreft het hem. Hij is in de categorie "limited" geklasseerd. Anders gezegd: beperkt tot de functie van co-piloot. De verklaring hiervoor is nochtans een-

parachutes, des atrocités commises par les indigènes et les conditions de rapatriement des blessés. Nous aborderons ces points avec les armes de la critique historique, même si celle-ci se révèle bien sèche face à la douleur des familles et à la mort d'hommes.

Le 15 Wing, le C-119 et le Congo

En 1948, les DC-3 du RAF 169 Wing, rebaptisé depuis peu 15 Wing de Transport et Communications, assurent des liaisons régulières avec le Congo beige en quatre ou cinq jours. Cette liaison Belgique-Congo devient en quelque sorte une mission permanente. Avec l'acquisition, en septembre 1950, de deux DC-4, sa durée est ramenée à un jour et demi.

Le 24 septembre 1952, les deux premiers Fairchild Packet C-119 atterrissent à Meisbroek. Le 15 Wing reçoit au total 46 exemplaires du C-119 «Flying Boxcar». Vingt ans plus tard, lorsque les cinq derniers Flying Boxcar rejoignent le parc avions de la base de Koksijde après une «farewell ceremony», les C-119 de la Force Aérienne beige ont assuré pas moins de 157.500 heures soit 6560 jours de vol ou 1275 fois le tour du monde!

C'est le major Binon qui assure avec ce type d'appareil la première liaison avec la colonie, en mars 1953, en passant par Tripoli et Kano (voir DAKOTA News n032). Par la suite, d'autres routes furent utilisées pour la LBC en fonction de l'évolution politique et du climat international.

Lorsque l'indépendance du Congo survient, le lieutenant-colonel Binon occupe cette fois le poste de commandant du 15 Wing. Pour son unité, les opérations de 1960 dans l'ancienne colonie ont été une combinaison d'interventions militaires, de soutien logistique et de missions humanitaires. Au total, 3735 personnes et 460 tonnes de matériel ont été transportées. Près de 3075 heures de vols de 860 missions ont été prestées en deux mois et demi et par quatre types d'avions du 15 Wing. Au sein de cet impressionnant ensemble, un C-119, le CP-36 et son équipage.



Le CP-36 et son équipage

Le CP-36, impliqué dans la catastrophe de Sake-Masisi, quitte Bruxelles le 11 juillet 1960 à 6hr pour se poser à Kamina le 13 au petit matin. Son équipage

voudig: gezien hij nog maar onlangs de 15 Wing *vervoegde*, kon hij de "Transport Conversion Unit" (TCU) nog niet volgen. Met andere woorden: wegens ziekte heeft hij de conversie tot eerste piloot nog niet kunnen doen. Het oudste bemanningslid, de boordmecanicien adjudant Laurent, maakte meer dan 90 % van zijn 2615 vliegreuren op C-119. De boordradio, adjudant Jacques, met zijn 3368 vliegreuren op C-119, bekleedt de functie van chef-radio-operator in het 20 Smaldeel. De navigator, commandant Genbrugge presteerde meer dan de helft van zijn 2147 vliegreuren op C-119. Men mag hieruit besluiten dat in de dossiers van de bemanning niet het minste negatief feit te vinden is. Het vliegtuig, de CP-36, liep van de montageband in december 1953, heeft eind februari 1958 een algemene revisie ondergaan bij de SABENA en was in december 1959 in herstelling omwille van een beschadiging aan de onderkant van de romp, opgelopen tijdens een vlucht naar Conga. Wanneer op 15 maart 1960 bij de 18de periodieke inspectie beslist wordt de rechter motor te vervangen, acht men het eveneens noodzakelijk de linkse motor te vervangen. Op 1 juni 1960 wordt dit werk uitgevoerd. Dit betekent dat de linkse motor op 16 juli 123 uren heeft na zijn laatste revisie en dit op een totaal van 1387. De rechtse motor werd na zijn derde revisie op 6 april *vervangen* met een totaal van 1986 uren en heeft sindsdien 683 uren op de teller. Bij deze gelegenheid werd ook de schroef volledig nagezien. Evenmin als voor de bemanning het geval was, kon ook hier de Onderzoeksdienst voor Vliegtuigongevallen (ODOV) iets aanmerken op de technische staat van de CP-36 bij diens *vertrek* naar Conga op 11 juli.

Aangekomen op de basis van Kamina (BAKA), voert de CP-36 op 13, 14 en 16 juli, zowel *overdag* als 's nachts, verschillende rotaties uit naar Luluaburg, Leopoldstad, Kikwit en Kitona. Tevens wordt er een airstest uitgevoerd. Op 13 juli meldt de piloot "problemen met de torque van de linkse propellor" waarbij de boordmecanicien "de normale voorgeschreven maatregelen" nam. Tijdens de daaropvolgende airstest op 14 juli, wordt het toestel in orde bevonden waardoor de *vermelde* vluchten mogen worden uitgevoerd. Op 16 juli echter laat de linkse motor terug van zich horen: de rechtse magneto *veroorzaakt* een abnormale vermindering van het

peut être qualifié d'aguerri. A 40 ans, le commandant de bord, le commandant Van Gompel a passé un tiers de ses 3230 heures de vol sur C-119. Le plus jeune membre, le second pilote, l'adjudant Devarez est âgé de 30 ans. Arrivé au 15 Wing fin 1959, il compte, en juillet 60, déjà 370 heures sur C-119 pour un total de 1920 heures de vol. Le seul élément qui pourrait à première vue jeter un voile négatif sur l'équipage le concerne. Il est classé en catégorie «limited» autrement dit, limité à la fonction de co-pilote. L'explication est simple: arrivé depuis peu de temps au 15 Wing, il n'a pas encore pu passer par le «Transport Conversion Unit» (TCU). Autrement dit, il n'a pas encore suivi, pour cause de maladie, la conversion l'autorisant à devenir premier pilote. Le plus vieux de l'équipe, l'adjudant Laurent, le mécanicien de bord, a lui presté plus de 90% de ses 2615 heures de vol sur C-119. Le radio de bord, l'adjudant Jacques avec un total de 3368 heures de vol exerce la fonction de chef radio à la 20 Escadrille. Le navigateur, le commandant Genbrugge, a passé plus de la moitié de ses 2147 heures de vol sur C-119. En conclusion, on ne pas trouve la moindre trace négative dans les dossiers de l'équipage.

L'avion, le CP-36, sorti de la chaîne de montage en décembre 1953, a subi une révision générale à la SABENA fin février 1958 et a été en réparation (partie inférieure de la cellule endommagée lors d'un vol au Conga) en décembre 1959. Lors de sa 18 ième inspection périodique, le 15 mars 1960, il est prévu de changer le moteur droit et l'on juge alors nécessaire de procéder de même pour le gauche. Cette dernière opération se déroule le 1 juin 1960. Au 16 juillet, le moteur gauche compte donc 123 heures depuis sa dernière révision générale pour un total de 1387, tandis que le moteur droit changé dès le 6 avril affiche 683 heures depuis sa dernière révision, la troisième, pour un total de 1986 heures. Son hélice a également subi une révision générale à cette occasion. Comme pour l'équipage, la commission d'enquête du Service d'Enquête des Accidents Avions (SEAA) n'a rien épinglé concernant l'état technique du CP-36 avant son départ pour le Conga le 11 juillet. Au Conga, alors basé à Kamina (BAKA), le CP-36 effectue les 13, 14 et 16 juillet, tant de jour que de nuit,

peut être qualifié d'aguerri. A 40 ans, le commandant de bord, le commandant Van Gompel a passé un tiers de ses 3230 heures de vol sur C-119. Le plus jeune membre, le second pilote, l'adjudant Devarez est âgé de 30 ans. Arrivé au 15 Wing fin 1959, il compte, en juillet 60, déjà 370 heures sur C-119 pour un total de 1920 heures de vol. Le seul élément qui pourrait à première vue jeter un voile négatif sur l'équipage le concerne. Il est classé en catégorie «limited» autrement dit, limité à la fonction de co-pilote. L'explication est simple: arrivé depuis peu de temps au 15 Wing, il n'a pas encore pu passer par le «Transport Conversion Unit» (TCU). Autrement dit, il n'a pas encore suivi, pour cause de maladie, la conversion l'autorisant à devenir premier pilote. Le plus vieux de l'équipe, l'adjudant Laurent, le mécanicien de bord, a lui presté plus de 90% de ses 2615 heures de vol sur C-119. Le radio de bord, l'adjudant Jacques avec



un total de 3368 heures de vol exerce la fonction de chef radio à la 20 Escadrille. Le navigateur, le commandant Genbrugge, a passé plus de la moitié de ses 2147 heures de vol sur C-119. En conclusion, on ne pas trouve la moindre trace négative dans les dossiers de l'équipage. L'avion, le CP-36, sorti de la chaîne de montage en décembre 1953, a subi une révision générale à la SABENA fin février 1958 et a été en réparation (partie inférieure de la cellule endommagée lors d'un vol au Conga) en décembre 1959. Lors de sa 18 ième inspection périodique, le 15 mars 1960, il est prévu de changer le moteur droit et l'on juge alors nécessaire de procéder de même pour le gauche. Cette dernière opération se déroule le 1 juin 1960. Au 16 juillet, le moteur gauche compte donc 123 heures depuis sa dernière révision générale pour un total de 1387, tandis que le moteur droit changé dès le 6 avril affiche 683 heures depuis sa dernière révision, la troisième, pour un total de 1986 heures. Son hélice a également subi une révision générale à cette occasion. Comme pour l'équipage, la commission d'enquête du Service d'Enquête des Accidents Avions (SEAA) n'a rien épinglé concernant l'état technique du CP-36 avant son départ pour le Conga le 11 juillet. Au Conga, alors basé à Kamina (BAKA), le CP-36 effectue les 13, 14 et 16 juillet, tant de jour que de nuit,

toerental van de motor.. Toevallig is de technische officier van het 20 Smaldeel aanwezig op BAKA: hij leverde er materieel dat moest toelaten de onderhoudsbeurten en de technische tussenkomsten sneller en beter uit te voeren. Hij is er van overtuigd dat "de ontstekingsbedrading van de linker motor vervangen werd waarna de testen bevredigend uitvielen. Oe motor werd in perfecte staat bevonden". Verder is de technische officier ervan overtuigd dat "de persoonlijkheid en de bekwaamheid van de piloot en de boordmecanicien van de CP-36 kennend, en gezien er door hen niet de minste opmerking werd gemaakt, er niet het minste technisch probleem meer bestond".

Het logboek waarin de radioverbindingen worden opgetekend van de Bevelvoering Ruanda-Urundi (BERU) in Usumbura, vermeldt dat op 17 juli om 13h52 vanuit BAKA wordt geseind dat "de CP-36 na een korte herstelling zal aankomen". Hetzelfde bericht leert ons dat bij het laatste vertrek van het toestel naar Usumbura, materiaal aan boord is genomen bestemd voor de 1 Ardense Jagers. De CP-36 die sinds zijn vertrek uit Meisbroek 48 vluchten heeft getotaliseerd, wordt nog immer "in perfecte staat van luchtwaardigheid" bevonden.

Vanaf dit ogenblik komt er echter een wijziging in de omstandigheden waarin het technisch en administratief onderzoek moeten worden verder gezet.. BAKA is een basis die door Belgische militairen werd opgericht, bestuurd en bezet. De administratieve procedures worden er daadwerkelijk toegepast.. Dit geldt echter niet voor Usumbura: de "Aircraft Flight Report Part I and Part II" van 17, 18 en 19 juli werden nooit teruggevonden.. Van de andere kant werden in de crash alle boorddocumenten vernietigd, waaronder de "Farm 700". Om op diverse vragen een duidelijk antwoord te bekomen, moet er dieper worden ingegaan op de getuigenissen die toen werden verzameld. Betreffende de luchtwaardigheid van het toestel werden door de onderzoekscommissie in Usumbura twee getuigenissen opgetekend..

In de eerste plaats is er een werknemer van de vliegvelddienst die geen enkele motor heeft gezien met weggenomen beplating, noch uitgevoerde werken noch testen aan de motor van de CP-36. Doch hij hoorde in de late voormiddag een gesprek tussen adjudant Laurent, de boordmecanicien van de CP-36 "welke aan zijn toestel werkte" en een collega boordmecanicien van een andere C-119. Er blijkt een probleem met de "flux gate" van het radiokompas. Wanneer dezelfde collega op zijn beurt ondervraagd wordt, verklaart hij dat de achterste beplating van de linkermotor was verwijderd. Volgens adjudant Laurent waren er problemen geweest met de stroomopwekker, doch op het ogenblik dat ze zich naar het restaurant van de luchthaven begaven waren deze opgelost.. Tijdens een later gesprek in het restaurant had adjudant Laurent het over "pech met de flux gate" echter zonder verdere uitleg te geven. Hij gaf de indruk dat nu alles in orde was.

Er dient te worden opgemerkt dat beide getuigen over

diverses rotations vers Luluabourg, Léopoldville, Kikwit, Kitona et un air test est fait..

Le 13 juillet, le pilote ayant en effet signalé «des ennuis de torque», «les actions normales ont été prises» sur le moteur de gauche par le mécanicien de bord. L'avion a été trouvé bon au cours de l'air test du 14 au matin, ce qui a autorisé les autres missions signalées. Le 16 juillet, le moteur gauche fait à nouveau parier de lui: «une chute anormale des tours/moteurs est signalée à la magnéto droite». L'officier technicien de la 20 Escadrille qui est présent à BAKA pour y avoir amené du matériel permettant d'améliorer et d'accélérer les maintenances et les interventions, est certain que «l'on a remplacé un fil de bougie au moteur gauche», "Les essais effectués grâce au nouveau matériel étaient concluants. Le moteur était en parfait état". L'officier technicien, «connaissant la personnalité et les capacités du pilote et du mécanicien de bord du CP-36» est persuadé qu'il n'y avait plus «le moindre ennui technique».

Le 17 juillet, à 13h52, d'après le carnet de travail des radio-communications du Commandement Ruanda-Urundi (COMRU) à Usumbura, BAKA signale que «le CP-36 arrivera après courte réparation». Ce même message nous apprend que lorsque l'avion décolle une dernière fois de BAKA, en direction de Usumbura, il a embarqué du matériel pour le 1 Chasseur Ardennais. Le CP-36 qui a accumulé 48 heures de vol depuis qu'il a quitté Meisbroek, est toujours réputé «en parfait état de vol».

Mais à partir de ce moment, l'environnement technique mais aussi administratif se modifie. BAKA est une base créée, gérée et occupée jusqu'alors par des militaires belges. Les procédures notamment administratives y ont été appliquées. Il n'en va pas de même à Usumbura. Les «Aircraft Flight Report part I and part II», des 17,18 et 19 juillet n'ont pas été retrouvés. De plus, dans le crash, des formulaires, dont la «Farm 700», ont été détruits. Pour tenter de lever les interrogations, il faut donc se plonger dans les divers témoignages réunis à l'époque.

A Usumbura, la commission d'enquête recueille deux témoignages quant à l'état de vol de l'avion. En premier lieu, celui d'un membre du service de l'aéroport qui n'a vu aucun moteur décapoté, ni travaux ou essai sur moteur du CP-36 mais qui assiste en fin de matinée à une conversation entre l'adjudant Laurent, le mécanicien du CP-36 qui «effectue des travaux sur son avion» et un collègue, mécanicien de bord d'un autre C-119. Il est question d'un problème instrumental, «flux gate» au niveau du radio compas. Interrogé à son tour, ce même collègue, indique que les tôles arrière du moteur gauche étaient enlevées. D'après Laurent, il y a eu des problèmes du côté de la génératrice mais cela allait au moment de rejoindre le restaurant de l'aérodrome. Peu après, lors d'une seconde conversation, Laurent aurait parlé de «poisse avec le flux gate» sans plus de précision mais ses réponses et son attitude donnent à penser que tout était désormais en ordre.

dezelfde elementen spreken doch in een verschillende volgorde in de tijd. Al met al vraagt de boordmechanicien geen hulp aan zijn collega's en lijkt hij niet bezorgd. Tenslotte werd er op geen enkel moment de tussenkomst van de technische diensten van SABENA in Usumbura, gevraagd, uitzondering gemaakt voor het bijtanken van het toestel. Hetgeen de rechter motor aangaat, werd er in BAKA of Usumbura niet de minste opmerking gemaakt. Hij blijkt goed te functioneren. Het is dan ook gans logisch dat het algemeen technisch verslag van de OOOV onder de rubriek "Commentaar van de Technische Officier van het Korps" vermeldt: "Op 17 juli 1960 verliet de CP-36 perfect luchtwaardig, de basis van Kamina met bestemming Usumbura. Het ongeval heeft twee dagen na het vertrek plaats gehad. Er werd mij van Usumbura uit geen enkel defect gesignaleerd". Nadat de CP-36 op 18 juli aan de grond bleef, vertrekt hij, in het kader van de operatie "Temploux", op 19 juli met de soldaten VVE van Usumbura naar Bunia.

(wordt vervolgd)

Notons que les deux témoins évoquent les mêmes éléments mais dans un ordre différent. Quoi qu'il en soit, le mécanicien de bord ne sollicite pas l'aide de l'un ou l'autre de ses collègues et ne paraît pas préoccupé. Enfin à Usumbura, à aucun moment, aucune assistance n'est demandée aux services techniques de la SABENA si ce n'est le remplissage en carburant. Quant au moteur droit, il n'a fait l'objet à aucun moment à BAKA ou Usumbura d'aucune remarque quant à son fonctionnement. En toute logique, le rapport technique général du SEAA port à hauteur de la rubrique «Commentaires de l'Officier technicien du Corps»: "L'avion CP-36 a quitté la base de Kamina en parfait état de volle 17/7/60 pour Usumbura. L'accident a eu lieu deux jours après son départ; aucune déféctuosité ne m'avait été signalée de Usumbura concernant le CP-36". Après une journée au sol le 18 juillet, le CP-36 reprend l'air le 19 pour, dans le cadre de l'opération «Temploux», transporter des UOA depuis Usumbura vers Bunia.

(à suivre)



Twintig jaar geleden, maart 1986

Il y a vingt ans, mars 1986

C-130 haalt Europese vluchtelingen uit Angola op in Kapanga, Zaïre

Uit het boek "Twee jaar humanitaire zendingen met de 15 Wing" door kolonel vlieger K. Vervoort

Bericht in de dagbladen *Het Volk*, *Oe Nieuwe Gids* en *La Cité* van 23 maart 1986:

"Een tweehonderdtal buitenlanders die drie weken lang door de Angolese UNITA rebellen gegijzeld werden in de Angolese mijnstad Andrada, zijn donderdag in Kinshasa aangekomen, zo wordt te Brussel in legerkringen vernomen. Ze werden vanuit Katanga (Shaba) met de C-13D Hercules, die de Belgische Luchtmacht bestendig in Zaïre houdt, in twee keer naar Kinshasa overgevlogen. Minister van Landsverdediging FX de onnea gaf om humanitaire redenen toelating aan het CICR gebruik te maken van de Belgische C-13D in Kinshasa gestationeerd".

Bemanning C-130: Cdt VI Raymakers (boordcommandant), Cdt VI R. Vervaart (co-piloot), Kapt VI G. Krins (navigator), Adjt R. Michiels (flight-engineer) en Adjt Burms (laadmaster).

Op 17 maart, tijdens een zending in Zaïre, werd door de chef van de Belgische militaire technische bijstand gevraagd of het mogelijk was een zending uit te voeren naar Kapanga. Over dit brousse-vliegveldje was er ter plaatse weinig informatie te bekomen. In de documentatie over de Zaïrese vliegvelden die wij ter beschikking hadden waren de gegevens omtrent Kapanga niet al te duidelijk afgedrukt, wat verschillende interpretaties mogelijk maakte.

Op 18 maart was er een officiële aanvraag van het ICRC (International Committee of the Red Cross) in Genève om onze C-130 te gebruiken voor een humanitaire zending langs de Angolese grens en Kapanga zou het meest geschikte vliegveld zijn in de onmiddellijke omgeving. Angolese rebellen hadden de stad Andrada in Angola ingenomen en alle buitenlandse werknemers gegijzeld en daarna het land uitgestuurd. Dit betekende dat 200 mensen met hebben en goed over de Zaïrese grens werden gezet. Van-

Kapanga au Zaïre, C-130 évacue des réfugiés de l'Angola

du livre «Deux années de missions du 15 Wing» publié par le colonel aviateur K. Vervoort

traduction de Marie-Christine et Paul Buyse

Communiqué dans les journaux *Het Volk*, *Oe Nieuwe Gids* et *La Cité* du 23 mars 1986:

"On apprend de source militaire à Bruxelles que deux cents étrangers qui étaient pris en otage par les rebelles angolais d'UNITA dans la ville minière angolaise Andrada sont arrivés jeudi à Kinshasa. Ils ont été emmenés en deux vols successifs de Katanga (Shaba) à Kinshasa par le Hercules C-13D que la Force Aérienne Belge garde en permanence au Zaïre. Le Ministre de la Défense FX de onnea donna l'autorisation au CICR de faire usage, pour raison humanitaire, du C-13D belge stationné à Kinshasa».

Equipage du C-130: Cdt VI Raymakers (commandant de bord), Cdt VI R. Vervaart (co-pilote), Kapt VI G. Krins (navigateur), Adj R. Michiels (flight-engineer) et Adj Burms (laadmaster).

Le 17 mars, lors d'une mission au Zaïre, le chef de la Coopération Technique Militaire beige me demanda s'il serait possible de faire une mission vers Kapanga, petit aéroport de brousse, non loin de la frontière angolaise. A Kinshasa on disposait de peu d'informations sur cet aéroport. Bien que nous disposions

des données élémentaires concernant les aéroports zaïrois, celles de Kapanga n'étaient pas très clairement reproduites. Ceci rendait toute interprétation possible. Le 18 mars arriva à Kinshasa une demande de la CICR (Comité International de la Croix Rouge) pour utiliser notre C-130 afin d'exécuter une mission humanitaire le long de la frontière angolaise. Kapanga serait l'aéroport le plus indiqué dans les environs immédiats.



daar begonnen deze vluchtelingen, waarvan het merendeel Portugese en Filippijnse vrouwen en kinderen waren, hun trektocht naar het Zairese binnenland, te voet en in volle regenseizoen. Na een tocht van 14 dagen door moerassen en steppen waren deze mensen, totaal uitgeput, uitgehongerd en geïnfecteerd door muggen, eindelijk toegekomen in Kapanga waar de gevraagde hulp zou toekomen.

De Zairese Luchtmacht achtte het onmogelijk om daar met een C-130 te landen of wilde de opdracht om politieke redenen niet uitvoeren. De Belgische Lucht-

Des rebelles angolais avaient pris la ville d'Andrada et avaient renvoyé tous les employés étrangers hors du pays. Cela voulait dire que près de 220 personnes munies de leurs biens, avaient été dirigées vers la frontière zairoise. Depuis cet endroit, ces réfugiés qui étaient pour la plupart des femmes et des enfants de nationalité portugaise et philippine entamaient, à pied et en pleine saison de pluie, leur exode vers l'intérieur du Zaïre. Après une randonnée de 15 jours à travers la brousse et les marais, ils arrivaient complètement épuisés, affamés et infectés par les moustiques à



macht zou het dan maar doen. Er werd besloten eerst met een klein tweemotorig vliegtuigje ter plaatse te gaan kijken. Dat gebeurde op 18 maart en nam de ganse dag in beslag; de heen- en terugvlucht duurde acht uren. Eens ter plaatse kon ik mij rekenschap geven van de toestand. Over de ganse lengte van de landingsstrip waren de zijkanen zo hoog begroeid met struiken en bamboe dat er moest gevreesd worden dat de schroeven van de twee buitenste motoren van de C-130 het struikgewas zouden raken. De lengte van de piste (1200 meter) en de harde grondlaag zouden ons geen problemen opleveren. Aan de vluchtelingen maakte ik duidelijk dat om uit Kapanga weg te geraken zij het struikgewas langs de beide kanten van de piste moesten afhakken tot op een hoogte van minder dan één meter. Tevens koesterden wij de stille hoop dat het die nacht niet zou regenen, want dan zou een landing op de modderige piste niet mogelijk zijn. Radiocontact kon tot stand gebracht worden met een Amerikaanse dominee van de "Methodist Church" die ons 's anderendaags alle informatie zou doorsturen: meteo, conditie van de piste en aantal vluchtelingen. Nadat we terug in Kinshasa waren geland werd nog

Kapanga ou l'aide demandée arriverait.

La Force Aérienne Zaïroise estimait qu'un atterrissage y était impossible en C-130 ou simplement ne le souhaitait pas pour raisons politiques. C'était donc à la Force Aérienne Beige de s'en charger! De ce fait il fut décidé de faire d'abord un vol de reconnaissance sur place avec un petit bimoteur. Ce vol, exécuté le 18 mars, nécessitait toute une journée car l'aller retour durait huit heures. Une fois sur place je pus me rendre compte de la situation. Les deux côtés tout au long de la piste étaient tellement couverts de hautes herbes et de bambous qu'il fallait craindre pour les hélices des deux moteurs extérieurs du C-130. Elles auraient pu toucher les broussailles. D'un autre côté la longueur de la piste (1200 m) ainsi que la solidité du sol ne nous poseraient pas le moindre problème. Je fis clairement comprendre aux réfugiés que pour pouvoir sortir de Kapanga, ils devaient couper à une hauteur de moins d'un mètre les broussailles bordant la piste. En même temps nous espérions secrètement qu'il ne pleuvrait pas pendant la nuit, ce qui rendrait l'atterrissage sur un sol boueux tout à fait impraticable. Toutes les informations nécessaires: météo, état de la piste et nombre de

dezelfde avond een coördinatievergadering gehouden in het kantoor van het ICRC. Het was de bedoeling de vluchtelingen zo snel mogelijk weg te halen om politieke verwickelingen te vermijden. In de veronderstelling dat de nodige werken in Kapanga zouden gedaan zijn, werd besloten op te stijgen om vier uur in de morgen om daar te landen bij dageraad en zo voldoende tijd te hebben om de drie rotaties uit te voeren voor het vallen van de duisternis. We hoopten aldus alle vluchtelingen op dezelfde dag naar Kinshasa te brengen, van waar een Tristar van Air Portugal hen naar Lissabon zou brengen. Het ICRC wilde de vluchtelingen om allerlei redenen nog dezelfde dag weg uit Zaïre. Op 19 maart, rond 3 uur in de morgen, werd het vluchtplan ingediend voor de eerste rotatie met Kananga als bestemming in plaats van Kapanga omdat we vreesden dat het Zaïrees luchtbestuur ons de toelating zou weigeren om in Kapanga te landen of ons zodanig zou ophouden dat we onze planning niet zouden kunnen uitvoeren. Eens in vlucht namen we radiocontact met de Amerikaanse dominee en vernamen dat op Kapanga alles vlot verlopen was. De Filipijnse vluchtelingen hadden er de ganse namiddag en nacht gewerkt om struikgewas te kappen. Het had de voorbije nacht niet geregend en de passagiers waren klaar. We voerden een normale landing uit op Kapanga, doch tijdens het draaien van het vliegtuig om het op te lijnen in de opstijg richting zakten de voorwielen een twintigtal centimeter in de grond. Hierbij gaven wij er ons rekenschap van dat we de klus beter konden klaren in twee in plaats van in drie rotaties. De helft van de passagiers klom aan boord en het opstijgen gebeurde zonder problemen. Anders verliep het bij de landing in Kinshasa. Het ICRC had alles geregeld om de vluchtelingen te onthalen in de internationale terminal van N'Djili, maar tijdens het taxiën werd ons het bevel gegeven naar de militaire tarmac te gaan. Toen we daar aankwamen werd het vliegtuig omsingeld door een vijftigtal gewapende militairen. Lange hevige discussies vonden plaats tussen de militairen, die wilden dat de vluchtelingen zouden overgebracht worden naar het veiligheidscentrum, en het ICRC die in geen geval wilde dat de vluchtelingen ons vliegtuig zouden verlaten. Na drie uur discussie met ambassadeurs en verantwoordelijke Zaïrese officieren, werden onze passagiers dan toch weggebracht voor identiteitscontrole en repatriëring en konden wij aan de tweede rotatie beginnen.

Deze verliep op dezelfde manier als de eerste, wel was het onthaal in Kinshasa nu veel beter georganiseerd. Zaïrese autoriteiten, ambassadeurs en het ICRC hebben de mensen degelijk kunnen opvangen, voeden en verzorgen. Rond 20 uur dezelfde dag steeg de Portugese Tristar op naar Lissabon met alle vluchtelingen aan boord.

De Portugese ambassadeur nodigde de bemanning uit om haar te danken voor de goede uitvoering van deze bliksemoperatie.

passagers nous seraient transmises le lendemain par radio par un religieux américain de l'église méthodiste. A notre retour à Kinshasa, une réunion de coordination eût lieu le soir même au bureau du CICR. Il était impératif d'aller chercher ces réfugiés le plus vite possible afin d'éviter toute complication politique. En supposant qu'à Kapanga les préparatifs nécessaires auraient été faits, il fut décidé de décoller à quatre heures du matin pour atterrir là-bas à l'aube, ce qui nous donnerait suffisamment de temps pour faire trois rotations avant la tombée de la nuit. De cette façon nous espérons ramener tous les réfugiés à Kinshasa ou un Tristar d'Air Portugal pourrait les emmener à Lisbonne. Pour toutes sortes de raisons le CICR préférait évacuer ces gens du Zaïre le jour même. Notre plan de vol pour la première rotation fût introduit le 19 mars vers trois heures du matin, mentionnant comme destination Kamanga au lieu de Kapanga: nous craignions en effet de recevoir un refus des autorités pour atterrir à Kapanga ou de devoir subir des délais de manière qu'il nous serait impossible de respecter notre plan d'action.

Comme prévu, une fois en l'air, nous prenions contact avec le religieux américain qui nous apprenait que tout s'était bien déroulé à Kapanga: les réfugiés avaient travaillé jour et nuit pour débroussailler, il n'avait pas plu la nuit et nos passagers se tenaient prêts. Notre atterrissage à Kapanga fût normal. Cependant, en manœuvrant notre appareil vers la direction de décollage, nos roues avant s'enfonçaient de 20 cm dans le sol. Cela nous donna à penser qu'il serait mieux de faire deux rotations plutôt que trois. La moitié des passagers montait à bord et le décollage ne posait aucun problème. Il en fût tout autrement à notre arrivée à Kinshasa. Au terminal international de N'Djili, le CICR avait tout réglé pour accueillir les passagers. Mais, une fois atterris, nous reçûmes ordre de rouler vers l'aérogare militaire. Là, l'avion fût encerclé par une cinquantaine de militaires armés. De longues discussions violentes s'entamèrent entre les militaires qui voulaient emmener les réfugiés au centre de sécurité militaire et le CICR qui ne voulait dans aucun cas laisser sortir les réfugiés de l'avion. Après trois heures de palabres entre ambassadeurs et officiers zaïrois responsables, nos passagers pouvaient en fin de compte passer le contrôle d'identification et procéder au rapatriement. Et nous, nous pouvions commencer notre deuxième rotation.

Celle-ci se déroula de la même façon que la première, sauf que cette fois l'accueil à Kinshasa était beaucoup mieux organisé. Les autorités zaïroises, les ambassadeurs et le CICR pouvaient accueillir, nourrir et soigner les gens de façon acceptable. Le même soir, vers 20 heures, le Tristar portugais décolla en destination de Lisbonne, ayant à bord tous les réfugiés.

L'ambassadeur portugais invita l'équipage pour le remercier de l'exécution parfaite de cette opération-éclair.

Het mysterie van de Mystère

door Bob Buysse

Juni 1967, vrijdagavond en jaarlijks bal in de mess van de 15 Wing. Er is veel jong volk in nieuwe spencers en kleurrijke jurken. Bij het binnenkomen een glas aan de bar. Daar neemt luitenant-kolonel T. Migliavacca «de Mig», commandant van de vlieggroep, mij even apart en vertelt me laconiek dat ik maandagmorgen naar Bordeaux moet vertrekken om een cursus op Mystère-20¹ te volgen. Mystère-20? Het moet gezegd, de Fransen bezitten als geen ander de kunst voor hun vliegtuigen mooie namen te verzinnen! Uiteindelijk blijkt het om een kleine tweemotorige passagiersjet te gaan waarop de regering Vanden Boeynants - De Clercq haar zinnen had gezet. Deze regering had zich aangemeld als de nieuwe managers die een frisse wind door de Belgische politiek zouden laten waaien, en daar hoorde een moderne business-jet bij. Dat de eerste minister een bijzondere relatie had met Marcel Dassault was ongetwijfeld een pluspunt. Diezelfde avond krijgen mijn collega's Yvan de Liedekerke en Bernard Cruysmans hetzelfde verrassende nieuws te horen.

's Maandagsmorgens brengt Lex Everaerts ons alle drie met een Pembroke naar Bordeaux-Merignac. Rond de middag worden we er verwelkomd door mijnheer Rastel, instructeur-piloot bij Dassault, die ons vertelt dat de theoretische cursus reeds begonnen was. Dassault had voor ons het onvermijdelijke "Hotel de la Gare" gereserveerd, een aftands gedrocht zoals er destijds honderden waren in Frankrijk. We worden er 's morgens en 's avonds met een busje van Dassault heen en weer gebracht. We belanden dus 's namiddags in de klas. Onze medecursisten zijn twee Australische bemanningen, de persoonlijke piloot van de heer Bic, van de balpennen, en nog enkele andere gegadigden.

Het ongebruikelijke van onze situatie dringt stilaan tot ons door. Wie bij Dassault Aviation een vliegtuig bestelt wordt verwittigd als het klaar is en geleverd kan worden. De eigenaar kan dan een bemanning sturen om de cursus te volgen op het vliegtuig en het in ontvangst te nemen. Wij, de Belgen, volgen deze procedure in omgekeerde richting want van een Belgische bestelling Mystère-20 was bij Dassault geen spoor!

In de voor- en namiddag volgen we de cursus, die op een degelijke manier en in het Engels gegeven wordt door Franse ingenieurs. 's Avonds gaan we in Bordeaux oesters eten en daarna studeren in "Hotel de la Gare". Naarmate het einde van de theoretische cursus nadert merken we dat de Fransen wat nerveuzer worden. Zij hebben namelijk geen Belgisch vliegtuig ter

Le mystère du Mystère

par Bob Buysse

traduit par Isabelle et Léon Haderman

Juin 1967, un vendredi soir, le bal annuel au mess du 15 Wing. Beaucoup de jeunes en spencer nouveau et robes multicolores. En arrivant, un verre au bar. C'est là que le lieutenant-colonel T. Migliavacca "le Mig", commandant du groupe de vol, me prend à part et m'annonce laconiquement que je pars lundi matin pour Bordeaux afin d'y suivre un stage de formation sur Mystère-20¹. Mystère-20? Les Français n'ont pas leur pareil pour trouver de jolis noms à leurs avions! Il semble s'agir d'un petit avion bimoteur à réaction pour passagers qui a eu la faveur du gouvernement Vanden Boeynants - De Clercq. Ce gouvernement veut se profiler en tant que managers modernes, désireux de donner un nouveau souffle à la politique beige et le Mystère-20 cadre parfaitement dans ce contexte. De plus, la relation privilégiée entre le premier ministre et Marcel Dassault ne peut que contribuer favorablement à ce projet. Ce même soir, mes collègues Yvan de Liedekerke et Bernard Cruysmans reçoivent la même nouvelle surprenante.

Le lundi matin, Lex Everaerts nous emmène tous les trois à Bordeaux-Merignac avec un Pembroke. Nous y sommes accueillis vers midi par monsieur Rastel, pilote-instructeur chez Dassault. Il nous raconte que le cours théorique a déjà débuté. Nous sommes logés à "l'Hotel de la Gare", un établissement suranné comme il y en avait tant en France. Un petit bus de Dassault assure nos déplacements. L'Après-midi, on arrive donc au cours. Nos élèves-compagnons sont deux équipages australiens, le pilote privé de monsieur Bic, le magnat des bics du même nom, et quelques autres privilégiés.

Nous réalisons bientôt que nous nous trouvons dans une situation inhabituelle. Quiconque commande un avion chez Dassault est prévenu lorsque l'avion est prêt pour livraison. C'est à ce moment-là que l'équipage est envoyé pour suivre le stage et prendre livraison de l'avion. Pour nous, les Belges, la procédure se déroule inversement car il n'y a pas encore trace d'une commande beige pour un Mystère-20!

Le matin et l'après-midi nous suivons les cours, donnés par des ingénieurs français avec sérieux et précision et en anglais. Le soir, nous allons en ville manger des huîtres pour regagner ensuite l'Hotel de la Gare afin d'étudier.

Les Français nous semblent plus nerveux à l'approche de la fin du stage. Il n'y a pas d'avion beige pour notre «in flight training», et il est probablement «not done» de donner cet entraînement sur un avion d'un autre client! On y apporte une solution inhabituelle: nous volerons

beschikking voor onze "in flight training" en het is waarschijnlijk "not done" die training met een vliegtuig van andere klanten te doen! We worden dan maar op een namiddag door instructeur-piloot Rastel stiekem uit de klas gehaald om naar de tarmac te gaan. Wij zullen vliegen op een van de twee Mystère-20 toestellen door de regering van Australië aangekocht! Het is een mooie machine met een fraaie kangoeroe op de zijanten geschilderd en met speciale dikke banden om te landen op onverharde pistes.

Er wordt tussen ons drieën strootje getrokken, ik heb het langste en kan als eerste beginnen. Waarschijnlijk ben ik dus de eerste Belg die plaats mag nemen achter het stuur van een Mystère-20. Yvan en Bernard vliegen mee en zullen later gedurende de vlucht de contoles overnemen, zodat we alle drie onze portie "stalls" en andere procedures te verwerken krijgen. Het is een comfortabel en gemakkelijk vliegtuig, zeker als je jaren achter de "stick" van een "C-119 Flying Boxcar" zat. 's Anderendaags dezelfde show met wat instrumentvliegen en een landing en klaar was kees. We hebben alle drie ongeveer een totaal van 1u45 gevlogen. Op zaterdagmorgen met de Pembroke taxi terug naar Meisbroek om er 's anderendaags in de formatie C-119 te vliegen gedurende de jaarlijkse vliegmeeting.

Na deze eerste belevenis blijft het een hele tijd stil rond de Mystère-20. Of men er nu een paar had besteld wist niemand: "Het mysterie van de Mystère".

Meer dan een jaar ging voorbij en de Mystère werd de verste onzer dromen. Tot er in oktober 1968 opeens een telefoon komt: "Morgen

ga je met een Mystère-20 de heer P. Harmei, minister van Buitenlandse Zaken, ophalen in Rome-Chiampino en naar Brussel brengen. Geen nood, je wordt morgen thuis opgehaald door het busje van de Wing Ops en naar het Zuidstation gebracht waar een treinticket klaar ligt naar Paris-Nord. Per taxi ga je naar Le Bourget en meld je daar aan bij de commerciële luchttaxidienst van Dassault". Veel meer uitleg kan de man aan de telefoon mij niet geven. De trip naar Parijs verloopt zonder ongelukken; alhoewel, toen de Franse douanier op de trein mijn identiteitskaart vraagt blijkt die in Erps-Kwerps te liggen. Maar mijn uniform redt mijn situatie en wellicht ook mijn carrière. Ik beland zonder verdere problemen op Le Bourget. Bij het luchttaxibedrijf word ik verwelkomd door de piloot van de Mystère-20, monsieur Sez nec en een hostess. Zij sleept haar karretje met versnaperingen voor de minister binnen en we stijgen op.

Monsieur Sez nec is een vriendelijk man en laat mij wat vliegen, niet evident na 16 maanden! Een goed uur

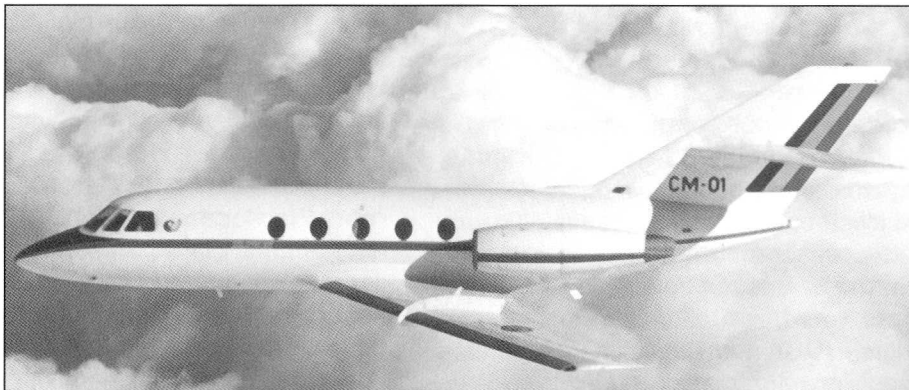
sur l'un des deux Mystère-20 achetés par le gouvernement australien. C'est une machine magnifique avec un beau kangourou peint sur le côté et équipé de gros pneus afin de permettre l'atterrissage sur pistes non asphaltées. Nous tirons tous trois à la courte paille, je tire la plus longue. Donc, je serai probablement le premier beige à voler le Mystère-20. Yvan et Bernard prennent place en tant que passagers et nous échangerons nos places pendant le vol, de manière à ce que chacun de nous puisse exécuter sa portion de "stalls" et autres procédures. Le Mystère-20 est un avion confortable et facile, surtout lorsqu'on a passé des années derrière le "stick" d'un "C-119 Flying Boxcar".

Le lendemain, le même show avec un peu de vol aux instruments et un atterissage. Nous avons chacun volé à peu près un total d'une heure et quinze minutes. Le samedi matin, un Pembroke taxi nous amène à Melsbroek afin que nous puissions y voler en formation C-119 le lendemain à l'occasion du meeting aérien.

Après cette première aventure, le silence se fait autour du Mystère-20. Personne ne sait si le gouvernement a commandé ou compte commander cet avion: «Le mystère du Mystère».

Plus d'un an s'est écoulé, et le Mystère était loin de nos rêves, lorsqu' en octobre 1968 je reçois un appel: «Demain, vous allez chercher monsieur P. Harmei,

ministre des Affaires Etrangères, à Rome-Ciampino avec un Mystère-20 pour le ramener à Bruxelles. Pas de problèmes, demain matin, le



bus du Wing Ops vient te chercher à la maison et t'amènera à la gare de Bruxelles-Midi ou tu trouveras un ticket pour le train de Paris-Nord. Là tu prends un taxi pour Le Bourget ou tu te présentes au service commercial de taxis aériens de Dassault ». Le téléphoniste ne peut pas donner plus d'informations.

Le voyage à Paris se passe sans problèmes, bien que les choses se corsent lorsque le douanier français me demande ma carte d'identité. En fait, je l'ai oubliée à Erps-Kwerps. Mon uniforme sauve la situation et probablement aussi ma carrière. J'arrive sans autre problèmes au Bourget.

A la compagnie de taxis aériens je suis accueilli par le pilote du Mystère-20, monsieur Vernec et une hôtesse. Elle tire le chariot avec les rafraîchissements pour le ministre à bord de l'avion et on décolle.

Monsieur Vernec est un homme très aimable et me passe les commandes, pas évident après 16 mois! Après une bonne heure de vol, nous atterrissons à Ciampino et nous sommes accueillis par un colonel

later landen we op Ciampino en worden we door een Italiaanse kolonel begroet.. Hij zegt ons dat minister Harmei nog steeds in vergadering is, waarop de twee Fransen reageren: "Si on allait déjeuner en ville? Venez monsieur Buyse, on vous invite." Tja, waarom niet, de minister moet toch ook nog eten? Taxi, Roma, pasta, etcetera.. Mijn Franse metgezellen genieten ervan, maar ik voel de tijd voorbijgaan en kan hen uiteindelijk overtuigen terug naar het vliegveld te gaan. Je weet maar nooit dat de minister ...

Inderdaad, bij aankomst op Ciampino word ik gewaar dat het mis zit. Minister Harmei zit in de "VIP room" op ons te wachten! De eerst zo vriendelijke Italiaanse kolonel stuurt mij een reeks verwijten toe in zijn beste Italiaans. De Fransen verdwijnen in het vliegtuig terwijl ik aan het trapje mag staan om de minister te verwelkomen. Maar mijnheer Harmei is een hoogst beminnelijk man en doet alsof er niets aan de hand is. We stijgen op, vliegen over Zwitserland, Frankrijk en Luxemburg en landen op Meisbroek in het donker. Mijnheer Sez nec dankt mij vriendelijk en zegt dat hij alleen met zijn hostess verder kan tot in Le Bourget.. Dit spaart mij een "Paris by night" uit en ik kan nog dezelfde avond mijn identiteitskaart zoeken thuis in Erps-Kwerps.

Dit is mijn eerste en laatste operationele vlucht met een Mystère-20 geweest, met de trainingsvluchten erbij totaliseer ik 5 uur en 45 minuten. Yvan en Bernard krijgen ook soortgelijke opdrachten.

Vanaf eind 1968, de regering Vanden Boeynants - De Clercq was in juni gestruikeld over het probleem "Leuven Vlaams", valt er opnieuw een lange stilte over "Het mysterie van de Mystère".

Vijf jaar later wordt het mysterie opgelost. In 1973 wordt P. Vanden Boeynants minister van Landsverdediging in de regering Gaston Eyskens VI. De Belgische regering koopt twee Mystère-20 als regeringsvliegtuigen². Yvan en ik zijn inmiddels te dicht bij ons pensioen om er opnieuw aan te beginnen, alleen Bernard heeft er nog volop van kunnen genieten.

1 De Mystère-20 wordt in de jaren 60 en 70 in de VSA gecommmercialiseerd door Pan American Business Jet Division onder de naam Falcon-20, en wordt meestal ook in de Belgische Luchtmacht met die Amerikaanse naam aangeduid.

2 Aviation Magazine van 14 juni 1973 wijdt een klein artikel aan de gebeurtenis: "De Luchtmacht is onlangs twee moderne vliegtuigen Mystère-20 rijker geworden. Deze toestellen moeten dienen om Belgische personaliteiten te vervoeren. Deze levering is het einde van een reeks moeilijkheden die de bestelling beïnvloed hebben. In een eerste fase had de Luchtmacht één Mystère-20 besteld. Deze bestelling werd echter in extremis geannuleerd tengevolge van een perscampagne tegen militaire prestige-uitgaven. Door de devaluaties van de dollar die zich voordeden na de bestelling van de 12 Lockheed C-130 Hercules toestellen voor de Luchtmacht, konden plots kredieten vrijgemaakt worden die toelieten om niet één, maar twee Mystère-20 te bestellen".

italien. Il nous annonce que le ministre Harmei est toujours en réunion. Réaction des deux Français: "Si on allait déjeuner en ville? Venez monsieur Buyse, on vous invite." Bon, pourquoi pas, le ministre aussi doit déjeuner? Taxi, Roma, pasta, etcetera.. Mes compagnons français apprécient le trajet en taxi et le repas de pates, mais moi, je sens le temps passer et je les persuade de retourner à l'aéroport. On ne sait jamais, le ministre

En effet, à notre arrivée à Ciampino je sens que quelque chose ne va pas. Monsieur Harmei nous attend dans le "VIP room,,"! Le colonel, si accueillant d'abord, nous invective dans son meilleur Italien. Les Français embarquent dans l'avion pendant que moi, je peux attendre au pied de l'avion pour accueillir le ministre. Monsieur Harmei est un homme très aimable et fait semblant de rien.

Nous décollons, volons au dessus de la Suisse, la France et le Luxembourg et atterrissons à Meisbroek dans le noir. Monsieur Sez nec me remercie et me dit qu'il continuera seul avec son hôteesse vers Le Bourget. Ainsi, j'économise un "Paris by night" me permettant de rechercher ce soir encore ma carte d'identité à Erps-Kwerps.

Ce fut mon premier et dernier vol opérationnel sur Mystère-20, en y ajoutant les deux vols d'entraînement, je totalise 5 heures 45 minutes. Yvan et Bernard effectueront également des missions similaires. Le gouvernement Vanden Boeynants - De Clercq tombe en juin 1968 suite au problème "Leuven Vlaams" et, à dater de cette période, le silence se fait à nouveau sur le mystère du Mystère.

Le mystère est élucidé cinq ans plus tard. En 1973, Paul Vanden Boeynants devient Ministre de la Défense dans le gouvernement Gaston Eyskens VI. Le gouvernement beige achète deux Mystère-20 en tant qu'avions gouvernementaux². Yvan et moi, nous étions alors trop proches de la pension pour recommencer, seul Bernard a pu pleinement en jouir..

1 Le Mystère-20 est commercialisé dans les années 60 et 70 aux USA par la Pan American Jet Business Division sous le nom de Falcon-20. Cette dénomination américaine est également utilisée dans la Force Aérienne Beige.

2 Aviation Magazine du 14 juin 1973 publie un article sur eet événement:

"La livraison de deux avions Mystère-20 à la Force aérienne est l'aboutissement d'une série de péripéties qui ont affecté la commande de l'appareil.. Dans une première phase, la Force Aérienne avait, en effet, commandé un exemplaire du Mystère-20, commande annulée in extremis à la suite d'une campagne de presse effectuée en Belgique contre les dépenses militaires de prestige. Puis, les dévaluations du dollar qui se sont produites après la commande des douzes Lockheed C-130 Hercules pour la Force Aérienne, permirent de dégager des crédits qui ont permis de commander non seulement un mais deux avions Mystère-20."

door Axe/ Vermeeseh, Stefaan Wo/put en John Tankrey

par Axe/ Vermeeseh, Stefaan Wo/put et John Tankrey

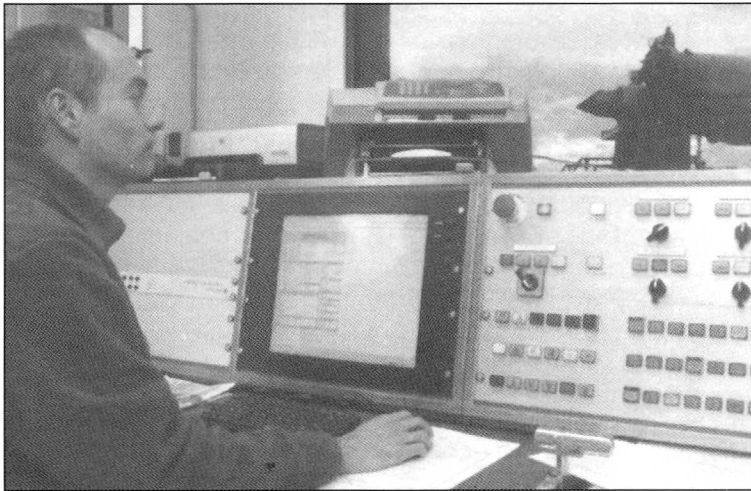
Eerste drie piloten van het Lichte Vliegwezen in de 15 Wing

Sedert het Lichte Vliegwezen van de Landmacht opgenomen is in de Luchtcomponente van Defensie zijn reeds drie piloten overgekomen naar de 15 Wing: Cdt VI E. Maes gekwalificeerd op Embraer ERJ-135, alt VI Magriet in training op ERJ-135 en alt VI Matthijsen in training op Falcon DA-20. In de loop van 2006 worden er nog drie verwacht..

Nieuwe testbank voor C-130 motoren

Eind 2005 neemt de Wing een nieuwe testbank voor de Allison motoren van de C-130 in gebruik. De oude testbank dateerde uit 1958 en werd in de jaren tachtig aangekocht door de Luchtmacht en door een burgerfirma gemoderniseerd, ze was operationeel in 1996.

Voordien werd een motor die uit inspectie kwam direct op de C-130 geplaatst en getest. Indien er iets mis was moest de motor terug afgenomen worden. Het kon tot twee weken duren om vier motoren te testen. Door de ingebruikname van de nieuwe METS-35 (Mobile Engine Test Stand) kunnen de motoren getest worden vóór ze op het vliegtuig geplaatst worden. De oude testbank was nog analoog en de gegevens moesten manueel bijgehouden worden; nu gebeurt alles elektronisch. Een kraanoperator en een veiligheidsopzichter zijn niet langer nodig dank zij de nieuwe "engine trailer" met hydraulisch liftstelsel en camerabewaking.



Pakistan - UNICEF, Afghanistan en Kosovo - Kerst- en eindejaarsbezoek

- Op de avond van 23 december vertrekt de A-310 CA-02 (Kol VI J. Lippens) naar Islamabad, hoofdstad van Pakistan, met aan boord zeven ton hulpgoederen van UNICEF en twee ton kledij van het leger voor de noodlijdende bevolking van Kasjmir. Aan boord zijn eveneens een veertigtal passagiers waaronder minister van Defensie A. Flahaut. De C-130 CH-04 (Lt Kol VI T. Flamant) uit Kaboel komt om de minister in Islamabad op te halen voor een Kerstbezoek aan de Belgische troepen in Afghanistan en brengt hem op 25 december naar Dusjanbe (Tadzjikistan) waar de Airbus hem opwacht voor de terugvlucht naar Meisbroek.

- Midden in de nacht van 29 op 30 december stijgt de A-310 CA-02 (Cdt VI B. Praet) opnieuw op richting Islamabad met aan boord vijf ton hulpgoederen van

Les trois premiers pilotes de l'Aviation Légère au 15 Wing

Depuis que l'Aviation Légère de la Composante Terrestre a été intégrée dans la Composante Aérienne de la Défense, trois pilotes sont déjà passés au 15 Wing: le Cdt Avi E. Maes qualifié sur Embraer ERJ-135, le Sit Avi Magriet en formation sur ERJ-135 et le Sit Avi Matthijsen en formation sur Falcon DA-20. Trois autres pilotes sont encore attendus au cours de l'année.

Nouveau banc d'essai pour les moteurs C-130

Fin 2005, le 15 Wing prend en service un nouveau banc d'essai pour les moteurs Allison des C-130. L'ancien banc d'essai datant de 1958 a été acheté par la Force Aérienne dans les années 80 et modernisé par un constructeur civil. L'outil était ainsi opérationnel dans le courant de 1996.

Auparavant, un moteur revenant d'inspection était directement monté sur le C-130, après quoi seulement le test ne pouvait se faire. Si on constatait une défaillance quelconque, on était obligé de démonter le moteur une deuxième fois. De ce fait il fallait parfois deux semaines pour contrôler les quatre moteurs. Suite à la mise en service du nouveau METS-35 (Mobile Engine Test Stand) les test nécessaires des moteurs peuvent se faire maintenant avant qu'ils soient montés sur l'avion en question. Ceci réduit sensiblement le temps ou l'avion reste bloqué au sol ce qui signifie une économie très importante. En plus, l'ancien banc d'essai était analogue et les données devaient être notées manuellement; maintenant, tout se fait électroniquement. Grâce au nouvel «engine trailer» prévu d'un système hydraulique et muni d'une caméra d'observation, on n'a plus besoin d'un opérateur de grue ni d'un contrôleur de sécurité.

Pakistan - UNICEF, Afghanistan et Kosovo - Visite de Noël et de Nouvel An

- Le 23 décembre en soirée, le A-310 CA-02 (Col Avi J. Lippens) décolle en direction d'Islamabad, capitale du Pakistan, avec à son bord sept tonnes de matériel d'assistance de l'UNICEF et deux tonnes de vêtements de l'armée pour la population nécessiteuse du Cachemire. A bord se retrouvent également une quarantaine de passagers dont le Ministre de la Défense A. Flahaut.

Le C-130 CH-04 (Lt Col Avi T. Flamant) en provenance de Kaboul vient chercher le ministre à Islamabad pour



UNICEF en twee ton oude kledij voor de getroffen bevolking in Kasjmir. Aan boord zijn eveneens een twintigtal passagiers waaronder de chef defensie generaal A. Van Daele en de generaal-majors Van Caelenberghe en Audrit.

De chef defensie en zijn gevolg worden heen en terug gevlogen tussen Islamabad en Kaboel door de C-130 CH-02 (Maj VI Vanhomwegen) voor een eindejaarsbezoek aan de Belgische troepen van de Luchtcomponent in ISAF.

Op 31 december stijgt de A-310 op met bestemming Pristina waar generaal A. Van Daele en zijn gevolg oudejaarsavond door-

bringen met het BELUMOKOS detachement (België, Luxemburg en Mongolië) in Kosovo. Op de eerste dag van het nieuwe jaar landt de CA-02 terug op Melsbroek.

Pakistan - Medische evacuatie

Op 2 en 3 januari voert de Embraer CE-01 (Lt Kol VI W. Dierck) een dringende medische luchtevacuatie van Islamabad naar Melsbroek. Bij deze zending werd de speciale medische uitrusting van Embraer voor de eerste maal gebruikt.

Pakistan - UNICEF

Na de twee zendingen gedurende de kerst- en nieuwjaarsdagen worden nog twee UNICEF vluchten uitgevoerd naar Islamabad waarbij nog eens twintig ton dekens, kledij en medische hulpkits worden overgebracht om de overlevenden van de zware aardbeving op 8 oktober 2005 toe te laten te overwinteren in hun tenten.

- De Airbus CA-01 met dubbele bemanning (Kol VI J. Lippens, Cdt VI B. Praet, Cdt VI K. De Winter en Cdt VI T. Dewulf) volbrengt de derde opdracht van 16 tot 19 januari. Na het afzetten van de hulpgoederen in Islamabad vliegt het toestel naar Dusjanbe om het detachement "Eastern Eagle" terug te brengen naar België.

- Op 30 en 31 januari wordt de vierde opdracht uitgevoerd met vier piloten op de CA-02 (Kol VI J. Lippens, Maj VI D. De Man, Cdt VI B. Praet en Cdt VI T. Dewulf). Onder de 15 passagiers zijn minister van Defensie A. Flahaut, Lt Gen VI JP Buyse en UNICEF ambassadeur kolonel astronaut Frank De Winne.

une visite aux troupes belges en Afghanistan lors de la veillée de Noël et l'amène, le 25 décembre à Dusjanbe (Tadjikistan) ou l'Airbus l'attend pour le vol retour vers Melsbroek.

- Dans la nuit du 29 au 30 décembre, l'A-310 CA-02 (Cdt Avi B. Praet) décolle à nouveau pour Islamabad avec à son bord cinq tonnes de matériel d'assistance de l'UNICEF et deux tonnes de vieux vêtements pour les populations concernées au Cachemire. A bord, se retrouvent également une vingtaine de passagers dont le chef de la Défense le général A. Van Daele et les généraux-majors Van Caelenberghe et Audrit.

Le C-130 CH-02 (Maj Avi Vanhomwegen) emmène le chef de la Défense et sa suite pour un vol aller/retour entre Islamabad et

Kaboul pour y effectuer une visite de nouvel an aux troupes belges de la Composante Aérienne au sein de l'ISAF.

Le 31 décembre, l'A-310 décollé à destination de Pristina ou le général A. Van Daele et sa suite passe le Nouvel An avec le détachement BELUMOKOS (Belgique, Luxemburg et Mongolie) au Kosovo. Le CA-02 rentre à Melsbroek le premier jour de l'an neuf.

Pakistan - Evacuation médicale

Les 2 et 3 janvier, l'Embraer CE-01 (Lt Col Avi W. Dierck) effectue une évacuation médicale d'urgence par la voie des airs d'IsIslamabad à Melsbroek. Cette opération constitue une première pour l'équipement médical spécial de l'Embraer.

Pakistan - UNICEF

Après deux missions effectuées entre Noël et Nouvel An, deux autres vols UNICEF ont encore été effectués pour Islamabad ou, une fois encore, 20 tonnes de couvertures, des vêtements et des kits d'aide médicale furent distribués afin de permettre aux survivants du grave tremblement de terre du 8 octobre 2005 de passer l'hiver dans leurs tentes.

- L'Airbus CA-01 avec double équipage (Col Avi J. Lippens, Cdt Avi B. Praet, Cdt Avi K. De Winter et Cdt Avi T. Dewulf) accomplit la troisième mission du 16 au 19 janvier.

Après avoir livré l'aide humanitaire à Islamabad, l'appareil décolle vers Dusjanbe afin de rapatrier en Belgique le détachement "Eastern Eagle".

- Les 30 et 31 janvier, quatre pilotes effectuent la quatrième mission sur le CA-02 (Col Avi J. Lippens, Maj Avi D. De Man, Cdt Avi B. Praet et Cdt Avi T. Dewulf). Parmi les 15 passagers, se retrouvent le ministre de la Défense A. Flahaut, le Lt Gén Avi JP Buyse et l'ambassadeur de l'UNICEF le colonel astronaut Frank De Winne. On vola pas moins de 18 heures au cours de ce vol direct aller-retour. Ce vol est le dernier des quatre vols militaires supplémentaires. Au total, 235



Gedurende deze rechtstreekse heen- en terugvlucht werd 18 uur gevlogen. Deze vlucht is de laatste van vier extra militaire vluchten. In totaal is er 235 kubieke meter aan humanitaire goederen voor UNICEF naar Pakistan overgebracht.

Afghanistan - ISAF - Eastern Eagle

Tussen 1 december 2005 en 31 maart 2006 worden 15 zendingen met C-130 uitgevoerd naar Kaboel. Drie ervan zijn samen met de Airbus CA-01 uit Islamabad ingezet om het detachement "Eastern Eagle" naar België terug te brengen. Vier Belgische F-16 vliegtuigen werden ingezet in steun van ISAF van 14 juli 2005 tot 14 januari 2006. De twaalf andere C-130s zijn logistieke vluchten voor de Belgische troepen in ISAF.

Cyprus en Griekenland

Op 9 en 10 januari brengt de Falcon-900 CA-01 (Lt Kol VI B. Masuy) minister van Buitenlandse Zaken K. De Gucht, voorzitter van de OVSE, naar Nicosia waar hij een onderhoud heeft met zijn Grieks-Cypriotische collega Lacovou en naar Athene in een poging om de onderhandelingen over de kwestie Cyprus opnieuw op gang te brengen.

Wenen - België Voorzitter van de OVSE

Op 12 tot 13 januari brengt een de Embraer CE-03 (Cdt VI X. Mols) de minister van Buitenlandse Zaken K. De Gucht en P. Chevalier, de bijzondere gezant van het Belgisch OVSE-voorzitterschap en hun delegatie naar het hoofdkwartier van de OVSE in Wenen, waar het Belgische voorzitterschap 2006-2007 officieel wordt ingezet. De OVSE is de grootste regionale veiligheidsinstelling van de wereld. Alle Europese landen, de VSA en Canada zijn er lid van.

Washington - New York - Chicago

Van 16 tot 21 januari vliegt een hoge Belgische regeringsploeg naar de VSA. De bemanning van de Airbus CA-02 (Maj VI E. Denis) heeft een druk schema: 16 januari Washington, 17 januari New York, 18 januari Washington, 19 januari New York en Chicago, 21 januari terug naar Meisbroek.

In het Witte Huis ontmoeten premier G. Verhofstadt, D. Reynders en K. De Gucht president Bush (OVSE, Congo en de Atlantische verhouding). K. De Gucht heeft in New York een ontmoeting met de secretaris-generaal van de VN Kofi Annan en houdt een toespraak voor de Veiligheidsraad waarin hij de krachtlijnen van het Belgisch voorzitterschap van de OVSE voorstelt en toelicht. In Washington ontmoet hij zijn Amerikaanse collega C. Rice. Premier G. Verhofstadt en Kofi Annan bespreken een plan om troepen te sturen naar Congo moesten er ernstige rellen uitbreken bij de komende verkiezingen. In Chicago ontmoet de delegatie een honderdtal "captains of industry" om België te promoten als investeringsland op basis van het nieuw stelsel van de "notionele interest-aftrek".

Rusland, Armenië en Azerbeidzjan - OVSE

Van 24 tot 26 januari brengt de Embraer CE-03 (Cdt VI X. Mols) een delegatie geleid door minister van Buitenlandse Zaken K. De Gucht als voorzitter OVSE naar Moskou, Jerevan en Bakoe in een bemiddelingspoging

mètres cubes d'aide humanitaire ont été transportés pour le compte de l'Unicef au Pakistan.

Afghanistan - ISAF - Eastern Eagle

Entre le 1 décembre 2005 et le 31 mars 2006, les C-130 effectuent 15 missions en direction de Kaboul. Trois d'entre elles sont effectuées ensemble avec l'Airbus CA-01 depuis Islamabad afin de rapatrier le détachement "Eastern Eagle" en Belgique. Quatre appareils F-16 belges viennent prêter main forte aux opérations de l'ISAF du 14 juillet 2005 au 14 janvier 2006. Les 12 autres vols en C-130 concernent des vols de soutien logistique aux troupes belges au sein de l'ISAF.

Chypres et Grèce

Les 9 et 10 janvier, le Falcon-900 CA-01 (Lt Col Avi B. Masuy) emporte à son bord le Ministre des Affaires Etrangères K. De Gucht (président de la OSCE) vers Nicosie où il s'entretiendra avec son homologue chypriote grec Lacovou et vers Athènes pour tenter de relancer les négociations sur la question chypriote.

Vienne - La Belgique, présidente de l'OSCE

Du 12 au 13 janvier, l'Embraer CE-03 (Cdt Avi X. Mols) emporte le Ministre des Affaires Etrangères K. De Gucht et P. Chevalier, attaché spécial à la présidence belge de l'OSCE et leur délégation, au quartier général de l'OSCE à Vienne, que présidera la Belgique pour la période 2006-2007. L'OSCE est la plus grande institution de sécurité régionale au monde. Tous les pays européens, les USA et le Canada en font partie.

Washington - New York - Chicago

Du 16 au 21 janvier les grosses pointures du gouvernement s'envolent pour les États-Unis. L'Airbus CA-02 (Maj Avi E. Denis) et son équipage ont un plan de vol très chargé: Le 16 Washington, le 17 New-York, retour à Washington le 18, puis New-York et Chicago le 19 pour rentrer finalement le 21 janvier à Meisbroek. Le Premier Ministre Verhofstadt accompagné des Ministres des Finances et des Affaires Etrangères ont eu des discussions avec le Président Bush concernant leur attitude dans les dossiers de l'OSCE, le RDC (Congo) et l'Alliance Atlantique. A New-York, le Ministre des Affaires Etrangères K. De Gucht a rencontré le Secrétaire Général des Nations Unies M. Kofi Annan et a tenu un discours devant le Conseil de Sécurité dans lequel il a mis en exergue les lignes de forces de la Présidence belge à l'OSCE. A Washington, il a eu l'occasion de rencontrer sa collègue américaine C. Rice. Kofi Annan et Guy Verhofstadt ont profité de l'occasion pour discuter un plan d'intervention par des forces armées au cas où des troubles sérieux devraient se produire à l'occasion des prochaines élections au Congo. A Chicago, la délégation belge a rencontré une centaine de "Capitaines d'Industries" dans le cadre de la promotion de la Belgique comme terre d'investissements et ce, sur base de la nouvelle législation sur la fiscalité des entreprises avec la déduction des intérêts notionnels.

Russie, Arménie et Azerbaïdjan - OSCE.

Du 24 au 26 janvier, l'Embraer CE-03 (Cdt Avi X. Mols)



het conflict om Nagorno-Karabach, een Armeense enclave in Azerbeidzjan, op te lossen.

Kosovo - Pristina

Staatssecretaris voor Europese Zaken D. Donfut reist op donderdag 26 januari naar Pristina met de Falcon CM-01 (Maj VI Christiaens). Hij woont de begrafenis bij van de Kosovaarse President I. Rugova als vertegenwoordiger van België en van het Voorzitterschap OVSE.

Afghanistan - "Return Eastern Eagle"

Van 14 tot 15 januari wordt het F-16 detachement uit Kaboel teruggebracht naar Kleine Brogel met vier C-130s en een A-310. Van 14 juli 2005 tot 14 januari 2006 werden de F-16s ingezet als steun voor ISAF. Dit gebeurde in het kader van de European Expeditionary Air Wing (EEAW) waaraan ook Nederland, Noorwegen, Denemarken en Portugal deelnemen.

Polen - Krakow

Met de Airbus CA-01 worden 510 scholieren naar Krakow in Polen gebracht om een bezoek te brengen aan het concentratiekamp van Auschwitz-Birkenau in het kader van het project "Scholen voor democratie". Dit gebeurt met drie vluchten: op 27 januari (Cdt VI B. Praet), op 31 januari (Cdt VI H. Kortleven) en op 3 februari (Kol VI J. Lippens).

OR Congo - Project "Vorming ORC" en Verkiezingen

- Op 31 januari vertrekt de C-130 CH-03 (Cdt VI J. Fabre) naar Kinshasa met een delegatie van Buitenlandse Zaken en een groep militaire experts van de EU-lidstaten voor een verkenningsmissie in het vooruitzicht van de parlementsverkiezingen gepland voor juni.

De bemanning en het vliegtuig staan ter beschikking van de commandant van het "Militair Partnerschap Programma" (MPP/PPM) tot 23 februari. Het MPP verzekert de vorming van nieuwe Congolese eenheden in Kamina. Aan boord van de Hercules bevond zich ook een genie detachement dat zal ingezet worden bij de vorming van Congolese militairen. In het MPP/PPM kader is er permanent een C-130 detachement in Congo dat om de maand afgelost wordt.

- Op 1 februari vertrekt een A-310 CA-02 (Cdt VI S. Heyman) uit Meisbroek met minister van Buitenlandse Zaken K. De Gucht en zijn gevolg en een delegatie zakenmensen naar Kinshasa. Het vliegtuig heeft eveneens vijf ton hulpgoederen aan boord van de Belgische NGO Memisa aan boord met bestemming Lubumbashi, voor de noodlijdende bevolking in de driehoek Manono, Mitwaba en Pweto. Minister De Gucht heeft in Kinshasa een onderhoud met president Kabila en de Congolese verantwoordelijken voor de presidents- en parlementsverkiezingen op 29 april en 2 juni die met financiële steun van België en EU zullen georganiseerd worden. Het hoge bezoek verplaatst zich binnen de DRC met de C-130 die ter plaatse gestationeerd is naar Kikwit en Matadi..

- Van 13 tot 15 februari vliegt de Airbus CA-01 (Cdt VI H. Kortleven) via Cotonou naar Kinshasa. Aan boord

transporte à Moscou, Jerevan et Bakou, une délégation conduite par le Ministre des Affaires Etrangères dans le cadre de la Présidence beige de l'OSCE. Le but de la mission était de tenter de résoudre par la conciliation le conflit découlant de l'enclave arménienne de Nagorno-Karabach en Arménie.

Kosovo - Pristina

Le jeudi 26 janvier, le Secrétaire d'Etat pour les Affaires Européennes D. Donfut, utilise le Falcon CM-01 (Maj Avi Christiaens) pour se rendre à Pristina afin d'y représenter la Belgique et la Présidence de l'OSCE à l'enterrement du Président du Kosovo, I. Rugova.

Afghanistan - "Return Eastern Eagle"

Le 14 et 15 janvier, le détachement de F-16 à Kaboul est ramené à Kleine-Brogel avec l'appui de quatre C-130 et d'un Airbus.

Du 14 juillet 2004 au 14 janvier 2006, le F-16 ont été mis en CEuvre en support de l'ISAF (Force internationale d'assistance à la sécurité) dans le cadre de "l'European Expeditionary Air Wing (EEAW)" ou les Pays-Bas, la Norvège, le Danemark et le Portugal sont aussi des participants.

Pologne - Cracovie

510 élèves ont été transportés à Cracovie en Pologne par l'Airbus CA-01 afin de visiter le camp de concentration d'Auschwitz-Birkenau dans le cadre du projet "Ecole pour une démocratie".

Ce transport fut effectué en trois vols le 27 janvier (Cdt Avi. B. Praet) le 31 janvier (Cdt Avi. H. Kortleven) et le 3 février par le Chef de Corps, le Col Avi. J. Lippens).

RO du Congo - Projet «Formation ROC» et Elections

- Le 31 janvier le C-130 CH-03 (Cdt Avi J. Fabre) prend son départ pour Kinshasa avec à son bord une délégation des affaires étrangères et un groupe d'experts militaires des états-membres de l'UE. Le but de ce voyage est une mission de reconnaissance en vue des élections parlementaires, prévues pour le mois de juin.

Jusqu'au 23 février l'équipage avec son avion restent à la disposition du commandant du «Programme Partnership Militaire» (PPM). Le PPM assure la formation de nouvelles unités Congolaises à Kamina. Un détachement du génie qui sera engagé pour la formation des militaires Congolais, se trouve également à bord de l'Hercules. Dans le cadre du PPM, un détachement C-130, qui est relayé chaque mois, est stationné en permanence au Congo.

- Le 1 février, le Ministre des Affaires Etrangères, K. De Gucht et sa suite, ainsi qu'une délégation d'hommes d'affaires partent de Meisbroek à bord d'un A-310 CA-02 (Cdt Avi S. Heyman) à destination de Kinshasa. En plus, cinq tonnes de marchandises de secours de la ONG beige Mémisa à destination Lubumbashi sont pris à bord. Celles-ci sont destinées à la population indigène résidant dans le triangle Manono, Mitwaba et Pweto. A Kinshasa, le ministre K. De Gucht a un entretien avec le Président Kabila et son équipe congolaise, responsable des élections

bevindt zich een uitgebreide delegatie van het ministerie van Defensie, vijf ton materieel voor Benin en bevoorrading voor de Belgische militairen in Congo.

- Op 27 februari vertrekt de C-130 CH-01 (Kapt VI J. Herman) via Cotonou naar Kinshasa om de CH-03 die sinds 31 januari in Congo was af te lossen. Op 14 maart keert de CH-01 via Cotonou terug naar Melsbroek.

Servië-Montenegro en Kosovo - OVSE

Aan de vooravond van de start van de besprekingen over het toekomstig statuut van Kosovo in Wenen, brengt de Embraer CE-02 (Cdt VI D. Lequeux) minister van Buitenlandse Zaken K. De Gucht (voorzitter OVSE) en zijn delegatie van 15 tot 17 februari naar Belgrado en Pristina. Zij bezoeken in Kosovo o.a. de verdeelde stad Mitrovica.

Afrika trip door minister van Defensie A. Flahaut. Van 25 februari tot 2 maart brengt de DA-900 CD-01 (Lt Kol VI B. Masuy) onze minister van Defensie achtereenvolgens naar Benin, Zuid-Afrika en Congo. In Benin woont de minister de opening bij van een weeshuis dat gebouwd werd door Belgische militairen en jonge delinquenten uit centra van Mol en Woutersbrakel. In Pretoria en Congo spreekt Flahaut onder meer over de vorming van een "geïntegreerd Congolees leger" en de eventuele inzet van een EU vredesmacht om de MONUC blauwhelmen bij te staan gedurende de verkiezingen in juni.

Benin - Militaire samenwerking

Op 27 en 28 februari vliegt de Embraer CE-04 (Res Lt Kol VL J.L. Feuillen) heen en terug naar Cotonou om een detachement van de Genie om te wisselen en acht Belgische delinquenten, die samen met de genietroepen in Benin een weeshuis bouwden, terug naar huis te brengen.

Frankrijk - Affaire F. Erdal

Op 2 maart vliegt de Falcon-20 CM-02 (Cdt VI D. Barbaix en Cdt VI R. Ryckeboer) heen en terug naar Chambéry om minister van Binnenlandse Zaken P. Dewael, in Frankrijk met ski-vakantie, toe te laten in Brussel aanwezig te zijn op een regeringspersconferentie naar aanleiding van de verdwijning van de vermeende Turkse terroriste F. Erdal.

Open Skies - Testvluchten

Tussen 7 en 21 maart voert een de C-130 CH-08 (1Lt VI T. Britte) verschillende "Open Skies" testvluchten uit vanuit Nederland boven Griekenland, Portugal, Frankrijk en België.

Litouwen - Staatsbezoek

Koning Koning Albert II en Koningin Paola brengen een staatsbezoek aan Litouwen van 20 tot 22 maart. De Airbus A-310 CA-01 (Maj VI E. Denis) brengt ons vorstenpaar naar Vilnius. Het vorstenpaar wordt op dit bezoek vergezeld van een honderdtal personen.

Europese tournee van premier G. Verhofstadt. Tussen 15 en 30 maart brengt de Embraer CE-01 pre-

présidentielles et parlementaires qui seront tenues le 29 avril et 2 juin. L'organisation se fera avec l'appui financier de la Belgique et de l'UE. A l'intérieur de la RDC, les déplacements de ces visiteurs importants vers Kikwit et Matadi, se font avec le C-130, basé sur place.

- Du 13 au 15 février l'Airbus CA-01 (Cdt Avi H. Kortleven) vole via Cotonou vers Kinshasa. A bord se trouvent une délégation du Ministère de la Défense et cinq tonnes de marchandises destinées au Benin ainsi que le ravitaillement des militaires Belges au Congo.

- C'est le 27 février que le C-130 CH-01 (Cdt Avi J. Herman) se rend via Cotonou à Kinshasa pour y faire la relève du CH-03 qui se trouve au Congo depuis le 31 janvier. Le 14 mars le CH-01 retourne à Melsbroek via Cotonou.

Serbie-Monténégro et Kosovo - OSCE

A la veille de l'ouverture des débats à Vienne concernant le nouveau statut de Kosovo, le Ministre des Affaires Etrangères K. De Gucht (président de l'OSCE) et sa délégation, se rendent du 15 au 17 février à Belgrade et à Pristina à bord de l'Embraer CF-02 (Cdt Avi D. Lequeux). Au Kosovo ils visitent e.a. la ville dévisée de Mitrovica.

Voyage en Afrique du Ministre de la Défense A. Flahaut

Du 25 février au 2 mars, le DA-900 CD-01 (Lt Col Avi. B. Masuy) transporte successivement notre Ministre de la Défense vers le Bénin, l'Afrique du Sud et le Congo. Au Bénin, le ministre assiste à l'ouverture d'un orphelinat qui a été bâti par des militaires belges et des jeunes délinquants des centres de Mol et de Woutersbrakel. À Pretoria et au Congo, Flahaut parle entre autres de la formation d'une "armée congolaise intégrée" et de la mise en oeuvre éventuelle d'une force de maintien de la paix de l'UE pour assister les casques bleus MONUC pendant les élections en juin.

Bénin - Coopération militaire

Le 27 et 28 février, l'Embraer CE-04 (Lt Col Avi Rés J.L. Feuillen) fait un aller-retour vers Cotonou pour y relever un detachement du génie, et pour ramener à la maison les huit délinquants belges, qui, ensemble avec les troupes du génie, ont bâti un orphelinat au Bénin.

France - Affaire F. Erdal

Le 2 mars, le Falcon-20 CM-02 (Cdt Avi D. Barbaix et Cdt Avi R. Ryckeboer) effectue un vol aller-retour vers Chambéry, pour permettre à P. Dewael, Ministre des Affaires Intérieures (en vacances de ski) d'assister à une conférence de presse gouvernementale à Bruxelles, organisée suite à la disparition de la terroriste prétendue Turque, F. Erdal.

Open Skies - Vols de test

Du 7 au 21 mars, le C-130 CH-08 (1Lt Avi T. Britte) effectue, à partir des Pays-Bas, plusieurs vols "Open Skies" au dessus de la Grèce, du Portugal, de la France et de la Belgique.



mier G. Verhofstadt achtereenvolgens en 15 maart), Parijs en Londen (20 maart), Berlijn (28 maart) en Rome (30 maart) om zijn boek "De Verenigde Staten van Europa" te promoten.

Mongolië – Militairen BELUMOKOS detachement terug naar huis

De Airbus CA-02 (Cdt VI B. Praet en Cdt VI K. De Winter) brengt op 22 maart de 59 Mongoolse militairen van het BELUMOKOS detachement van Pristina terug naar Mongolië. Na een vlucht van bijna tien uur via Novosibirsk wordt op 23 maart in Ulaan Baatar geland. Op 25 maart landt de A-310 terug in Meisbroek met een totaal van ongeveer 25 vluchten.

Weelde - Oefening "Crazy Trip"

Op 23 maart droppen vier C-130 toestellen twee compagnies para's boven het vliegveld van Weelde en een derde compagnie lichte infanterie wordt met een stormlanding op het vliegveld neergezet. De NEO (Non-combatant Evacuation Operations) oefening heeft als doel het testen van de "Immediate Reaction Capability" van de Belgische Defensie.

Reis door Centraal-Azië van de voorzitter van de OVSE

Van 26 maart tot 1 april maakt onze minister van Buitenlandse Zaken K. De Gucht, als voorzitter van de OVSE, een rondreis door de landen van Centraal-Azië met de Falcon-900 DA-01 (Cdt VI G. Scevenels). Er wordt achtereenvolgens geland in Astana en Almaty (Kazachstan), Bisjkek (Kirzigië), Asjgabat (Turkmenistan), Dusjanbe (Tasjkistan), Tasjkent (Oezbekistan), Kaboel en Kunduz (Afghanistan). De voorzitter van de OVSE maakt zijn gesprekpartners duidelijk dat het Westen van hen respect voor mensenrechten en democratie eist. In Kaboel bezoekt de minister eveneens de Belgische militairen van de ISAF.

Rare vogel op Meisbroek

In het kader van "Open Skies" krijgt België in februari een Noorse C-130H met "camera pod" op bezoek.



Lituanie - Visite d'état

Le Roi Albert II et la Reine Paola, ont apporté une visite d'état à la Lituanie du 20 au 22 mars. L'airbus A-310 CA-01 (Maj Avi E. Denis) apporte notre couple royal vers Vilnius. Pendant cette visite, le couple royal est accompagné d'une centaine de personnes.

Tournée Européenne du Premier Ministre G. Verhofstadt

Du 15 et 30 mars l'Embraer CE-01 conduit le Premier G. Verhofstadt successivement à Athènes (14-125 mars), à Paris et Londres (20 mars), à Berlin (28 mars) et à Rome (30 mars) dans le but de présenter son livre "Les Etats Unis d' Europe".

Mongolie - Militaires du detachement BELUKOMOS rentrent au pays

Le 22 mars l'Airbus CA-02 (Cdt Avi B. Praet et Cdt Avi K. De Winter) ramène 59 militaires Mongoles du detachement BELUKOMOS dans leur pays. Après un vol d'environ 10 heures via Novosibirsk il atterit le 23 mars à Ulaan Baatar. L' A-310 rentre à Meisbroek le 25 mars avec un total de 25 heures de vol.

Weelde - Exercice "Crazy Trip"

Le 23 mars, deux compagnies para sont larguées au dessus de l'aérodrome de Weelde par quatre C-130 et une compagnie d'infanterie légère est mise en place pour un atterrissage d'assaut. L'exercice NEO (Non-combatant Evacuation Operations) a pour but de tester la "Immediate Reaction Capability" de la Defense Beige.

Voyage en Asie Centrale par le Président de l'OSCE

En tant que Président de l'OSCE notre ministre des Affaires Etrangères De Gucht visite des pays en Asie Centrale en Falcon-900 DA-01 (Cdt Avi G. Scevenels) du 26 mars au 1 avril. Le voyage fait escale à Astana et Almaty (Kazakhstan), Bisjkek (Kirghizstan), Asjgabat (Turkménistan), Dusjanbe (Tadjikistan), Tasjkent (Ouzbékistan), et Kabul et Kunduz (Afghanistan). Le président de l'OSCE fait comprendre aux autorités de ces pays que l'Ouest exige du respect pour les droits de l'homme et la démocratie. En Afghanistan, il rend aussi visite aux militaires belges de l'ISAF.

Oiseau rare à Melsbroek

Dans le cadre de "Open Skies" la Belgique accueille en février un C-130H Norvégien équipé d'une nacelle caméra.

samengesteld door Axel Vermeesch

rédigé par Axel Vermeesch

traduction de Isabelle Haderman

Ray Mitchell, een van onze Engelse leden:

Nostalgia

"Ik denk dat DAKOTA News een uitstekende publicatie is die voorbije en hedendaagse geschiedenis dekt.. Ik ben een van de weinige nog levende van de RAF 139 Wing die ooit op Meisbroek gestationeerd was.. Ik en mijn vrouw vinden onze bezoeken aan Meisbroek en Zaventem zeer nostalgisch.. Wat is de oude Basis 58 een prachtig vliegveld geworden, dank zij de Belgische regering en de lokale raden.. Het is mijn intentie een 1/48 schaalmodel van de B-25 "Grumpy" te schenken aan de vaderlandslievende vereniging van Meisbroek door mijn contacten met Hubert Verstraeten.. Ik schonk er reeds een aan burgemeester Vermeiren van Zaventem in oktober 2004 en voel nu dat Meisbroek evenzeer zo'n model verdient.. Gedurende de operaties van de 139 Wing in 1944-45 hadden de inwoners van Melsbroek heel wat te verduren: drie opdrachten per dag met ongeveer 50 luidruchtige B-25 bommenwerpers.. Wij stegen op over het dorpje zonder dat de inwoners ooit klaagden!"

Ray Mitchell, un de nos membres anglais:

Nostalgie

"Dakota est une publication exceptionnelle qui se penche sur le passé et le présent.. Je suis un des seuls survivants du RAF 139 Wing qui fut stationné à Melsbroek. Ma femme et moi éprouvons une grande nostalgie lorsque nous visitons Meisbroek et Zaventem.. Grâce au gouvernement belge et aux conseillers locaux, l'ancienne Base 58 est devenue un superbe aéroport.. Suite à mes contacts avec Hubert Verstraeten, j'ai l'intention d'offrir un modèle réduit 1/48 "Grumpy" à cette association patriotique de Meisbroek.. J'en ai déjà offert un, en octobre 2004, au bourgmestre de Zaventem, Mr. Vermeiren, et j'estime que Melsbroek mérite également son modèle réduit.. Les habitants de Meisbroek ont fort souffert durant les opérations du 139 Wing en 1944-45: trois missions par jour exécutées par quelques 50 bombardiers B-24 bruyants.. Nous décollions au-dessus du village et ses habitants ne se plaignaient jamais."

Léon Bergmans (Pam-Pam): Link tussen heden en verleden

"Het moet gezegd: Dakota News slaagt er telkens weer in om op professionele wijze de link te leggen tussen de recente ervaringen van luchtmachtvliegers en de nostalgische gevoelens van de anciens, omkaderd door markante gebeurtenissen uit heden en verleden.. Uit ervaring weet ik dat het veel engagement en energie vereist om, zeker op langere termijn, een gevarieerd en goed verzorgd tijdschrift als dit in twee talen, om de drie maanden op de bus te krijgen. De lezer mag zich dit af en toe best realiseren.. Mijn hartelijkste gelukwensen aan gans de ploeg voor deze redactionele kwaliteit."

Léon Bergmans (Pam-Pam): Le lien entre le présent et le passé

"Il faut le dire: Dakota News réussit chaque fois avec un grand professionnalisme à concilier les expériences récentes de nos aviateurs avec les sentiments nostalgiques des anciens, le tout dans un contexte d'évènements présents et passés. Je sais d'expérience que produire trimestriellement un magazine aussi varié et soigné que celui-ci requiert un grand engagement et beaucoup d'énergie. Il est bon que le lecteur réalise cela de temps à autre. Mes sincères félicitations à toute l'équipe pour une telle qualité rédactionnelle."

Gilbert Deneef: de botsing van twee C-119 in Chièvres

"Ik ben de zoon van een bemanningslid dat omkwam bij deze ramp. Ik bezit nog foto's genomen binnen de groep militairen waar mijn vader mee samenwerkte alsook het uitvaartboek. U leverde een zeer volledig technisch verslag over dit ongeval.. Graag kom ik in het Dakota archief zoeken naar meer gegevens en foto's van dit tragisch ongeval!"

Contact: Plantin en Moretuslei 335/8, 2140 Borgerhout, tel 03-6638391, e-mail gilbert.deneef@tiscali.be

Gilbert Deneef: La collision de deux C-119 à Chièvres

"Je suis le fils d'un membre de l'équipage qui périt dans cet accident.. Je possède encore des photos du groupe de militaires avec lesquels mon père travaillait ainsi que le livret de leurs obsèques. Vous avez publié un rapport technique très complet de cet accident.. J'aurais plaisir à consulter les archives du Dakota afin d'y trouver de plus amples détails et des photos de ce tragique accident."

Contact : Plantin en Moretuslei 335/8, 2140 Borgerhout, tél. 03/6638391

E-mail: gilbert.deneef@tiscali.be

Dirk Jansens: het vliegveld van Weelde

"Ik zoek informatie over gebeurtenissen op het vliegveld van Weelde, alsook foto's die er genomen zijn. Het is zijn bedoeling een tekst- en fotoboek te maken."

Contact: Victoriestraat 47/2, 2300 Turnhout, tel 014-650490, e-mail dirk.jansens@pandora.be

Dirk Janssens : L'aéroport de Weelde

"Je recherche des informations et des photos sur l'aérodrome de Weelde. Je souhaiterais les utiliser pour en faire un album accompagné de textes."

Contact: Victoriestraat 47/2, 2300 Turnhout, tél.. 014/650490.

E-mail: dirk.janssens@pandora.be



Cartoon getekend door Jules Claeys, navigator in het 40 Smaldeel (jaren 60)
Dessin humoristique de Jules Claeys, navigateur de la 40 Escadrille (années 60)