



# NEWS

N° 35, Juli  
Juillet 2006



**Eindhoven, 15 jul 1996**  
**Sake-Masisi, part2**  
**Francis Dalcq**



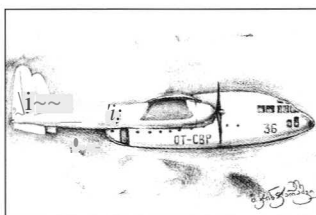
# Dakota News



## Inhoud

## Sommaire

- Blz 3 Editoriaal
- Blz 4 Dakota flash
- Blz 6 Fatale zending -  
Eindhoven,  
15 juli 1996
- Blz 13 C-119 crash in Sake-  
Masisi 1960, deel 2
- Blz 19 Dakota News sprak  
met Francis Dalcq
- Blz 29 De 15 Wing vandaag



- P3 Editorial
- P4 Dakota flash
- P6 Mission fatale -  
Eindhoven,  
15 juillet 1996
- P13 Un C-119 s'écrase à  
Sake-Masisi en 1960,  
2ème partie
- P19 Dakota News s'est  
entretenu avec Francis  
Dalcq
- P 29 Le 15 Wing aujourd'hui

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 Hadermann, 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) 7524651

**e-mail**: [dakota\\_melsbroek@skynet.be](mailto:dakota_melsbroek@skynet.be)  
[dakota\\_archives@skynet.be](mailto: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 Comp.** : [http://www.mil.be/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 Hadermann, 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](mailto:dakota_melsbroek@skynet.be)  
[dakota\\_archives@skynet.be](mailto: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 Comp.** : [http://www.mil.be/air\\_camp](http://www.mil.be/air_camp)



Tien jaar geleden, op 15 juli 1996, eindigde een zending met de C-130 CH-06 op tragische wijze bij de landing op de militaire basis van Eindhoven. Vieren-dertig mensen verloren hierbij het leven. Nederland en België waren in diepe rouw. Onmiddellijk na de fatale landing hadden de bemanningsleden tevergeefs gepoogd de deuren te openen en de brand te blussen. Boordcommandant Gigi Gielen, tweede piloot Dimitri Vandereycken, flight engineer Horst Vomberg en loadmaster-steward Guy Verdonckt, verloren het leven, samen met dertig leden van het muziekkorps van de Nederlandse Landmacht.



Il y a dix ans, le 15 juillet 1996, une mission du C-130 CH-06 se terminait tragiquement sur la base militaire de Eindhoven, faisant trente quatre victimes. Les Pays-Bas et la Belgique étaient en deuil. Immédiatement après l'atterrissage fatal, les membres de l'équipage avaient tenté d'ouvrir les portes et d'éteindre l'incendie. Le commandant de bord Gigi Gielen, le second pilote Dimitri Vandereycken, le flight engineer Horst Vomberg et le loadmaster-steward Guy Verdonckt perdirent la vie ainsi que trente membres de la fanfare de la Force Terrestre néerlandaise.

In de nasleep van de ramp schreef J. Borghwill, gewezen journalist en coördinator van vele hulpoperaties in Afrika, een artikel waarin hij hulde brengt aan de bemanningen en vliegtuigen die ingezet worden bij het verlenen van noodhulp in Afrika; in het bijzonder aan de Belgische C-130 bemanningen, heel speciaal die van de CH-06. Hij schreef het in augustus 1996 voor de 15 Wing, en wordt nu voor het eerst gepubliceerd.

Suite à cette catastrophe, l'ancien journaliste et coordinateur de nombreuses opérations humanitaires en Afrique, J. Borghwill, écrit un article dans lequel il rendait hommage aux équipages et avions impliqués dans les opérations humanitaires en Afrique, et plus particulièrement aux équipages des C-130 belges et à celui du CH-06. Cet article, écrit pour le 15 Wing en 1996, est publié ici pour la première fois.

In het tweede deel van het artikel "C-119 stort neer in Sake-Masisi, Congo, 19 juli 1960" geeft Dominique Hanson elementen en getuigenissen over de ramp. In een derde en laatste deel, dat in ons volgende nummer zal verschijnen, zal u het verloop van deze catastrofe kunnen lezen. In de rubriek "DAKOTA sprak met ..." beantwoordt Francis Dalcq, een van onze vrijwillige medewerkers, vragen van de redacteur over zijn interessant beroepsleven in en buiten de 15 Wing.

Dans la seconde partie de l'article «Un C-119 s'écrase à Sake-Masisi au Congo, 19 juillet 1960», Dominique Hanson nous donne des éléments et témoignages de cette tragédie. La troisième partie de cet article paraîtra dans notre numéro suivant et vous donnera le déroulement de la catastrophe. Dans la rubrique «Dakota s'est entretenu avec ...», notre collaborateur bénévole, Francis Dalcq, répond aux questions de notre rédacteur sur sa vie professionnelle intéressante au sein du 15 Wing et en dehors.

Tenslotte wensen wij u mee te delen dat het aantal leden van de "VZW DAKOTA, Documentatiecentrum van de 15 Wing" gevoelig gestegen is in vergelijking met vorig jaar, we zijn nu met 464 leden. Dit getuigt van een groeiende interesse in ons werk en zet ons aan verdere inspanningen te doen om onze documentatie over de geschiedenis van de basis Melsbroek en de 15 Wing nog uit te breiden en toegankelijker te maken, eventueel via een "website DAKOTA".

Pour terminer, nous tenons à vous signaler que le nombre de membres de l'«ASBL DAKOTA, Centre de documentation du 15 Wing» a sensiblement augmenté par rapport à l'année dernière, nous comptons maintenant 464 membres. Ceci témoigne de l'intérêt croissant pour notre travail et nous incite à poursuivre nos efforts afin d'accroître la documentation sur l'histoire de la base de Meisbroek et du 15 Wing et d'en faciliter l'accès, éventuellement par le biais d'un «site web DAKOTA».

De DAKOTA ploeg wenst al onze lezers een aangename zomervakantie, en nodigt hen tevens uit een bezoek te brengen aan ons centrum waar, als nagedachtenis aan de bemanning en de slachtoffers van de ramp in Eindhoven, een herinneringshoekje ingericht werd dat te bezichtigen is op onze openingsdagen gedurende de maanden juli en augustus.

L'équipe du DAKOTA vous souhaite d'agréables vacances et vous invite à visiter notre centre ou durant les mois de juillet et août, un emplacement commémoratif sera dédié à la mémoire de l'équipage et des victimes de la catastrophe de Eindhoven.

René Hoeben  
Voorzitter

René Hoeben  
Président

door Jos Ackermans en Axel Vermeesch

par Jos Ackermans et Axel Vermeesch

**Jaarlijkse Algemene vergadering**

Op 13 maart woonden 15 effectieve leden en de bevelhebber van de 15 Wing, kolonel-vlieger J. Lippens, de jaarlijkse Algemene Vergadering bij.

De helft van het dagelijks bestuur werd herverkozen voor een mandaat van één jaar, de andere helft voor twee jaar. Als voornaamste objectieven voor 2006 werden o.a. het ontwikkelen van een eigen website en de aanpassing van de vroegere bar onderofficieren voorop gesteld.

**Ledenaantal**

De vermindering van het jaarlijks aantal aangesloten leden sinds 2003 (ongeveer 650) is in 2005 gestabiliseerd op 470. Ons ledenbestand vertoont terug een stijgende trend, vermits wij nu al, in de helft van het jaar, dit aantal bereikt hebben.

**Bezoeken**

Tussen einde maart en einde juni ontvingen wij 14 groepen, wat in totaal ongeveer 400 bezoekers betekent.

Het jaarlijks traditioneel bezoek van de nieuwe inwoners van Steenokkerzeel aan de 15 Wing en de VZW DAKOTA

ging door op 6 mei. Een zestigtal personen genoten van dit bezoek en de kinderen kregen een klein modelvliegtuigje als geschenk. Enkele luchtvaartenthusiasten maken zich bij die gelegenheid lid van onze vereniging.

**Tentoonstelling in Evere**

De VZW DAKOTA verleende haar medewerking aan de tentoonstelling

over het "Belgische Militaire Vliegwezen tijdens de twee wereldoorlogen", die het gemeentebestuur van Evere organiseerde. Onze medewerkers Jean Dries en Carlo Pittoors bemanden er de informatiestand van DAKOTA; terwijl Rita Deneve en Jos Ackermans op 8 mei DAKOTA vertegenwoordigden bij de opening van dit evenement.

**Jaarlijkse vergadering militaire luchtvaartmusea**

Op 1 juni namen Jos Ackermans en Axel Vermeesch deel aan deze jaarlijkse vergadering, die dit jaar in Bierset door gaat. Tijdens deze ontmoeting worden

**Assemblée générale annuelle**

Le 13 mars, 15 membres effectifs et le commandant du 15 Wing, le colonel-aviateur J. Lippens, ont assisté à l'Assemblée générale annuelle.

La moitié du Bureau du Conseil a été réélue pour un mandat d'un an, l'autre moitié pour deux ans. Les principaux objectifs retenus pour 2006 sont entre autres: le développement de notre propre site web, et l'aménagement de l'ancien bar sous-officiers.

**Nombre de membres**

Le nombre de membres affiliés annuellement, qui était en baisse depuis 2003 (+- 650), s'est stabilisé en 2005 à 470, et cette année-ci nous constatons même une tendance ascendante, puisque, au mois de juin, nous avons déjà atteint ce chiffre.

**Les visites**

Entre la fin mars et la fin juin, nous avons reçu 14 groupes, ce qui représente au total environ 400 visiteurs.



La visite traditionnelle des nouveaux habitants de Steenokkerzeel au 15 Wing et à l'ASBL DAKOTA a eu lieu le 6 mai. Une soixantaine de personnes ont participé à cette visite et leurs enfants ont reçu un petit modèle d'avion comme souvenir. A cette occasion, quelques enthousiastes de l'aviation se sont fait membre de notre association.

**Exposition à Evere**

L'ASBL DAKOTA a accordé sa coopération à l'exposition «L'aviation militaire belge au cours des deux guerres mondiales», que la municipalité d'Evere a organisée. Nos collaborateurs Jean Dries et Carlo Pittoors y tenaient le stand d'information «DAKOTA», pendant que, le 8 mai, Rita Deneve et Jos Ackermans nous y ont représenté lors de la cérémonie d'ouverture officielle de cet événement.

**Réunion annuelle des musées d'aviation militaires**

Le 1 juin, Jos Ackermans et Axel Vermeesch assistaient à cette réunion annuelle qui, cette année-ci,



verwezenlijkingen, voorstellen en ervaringen uitgewisseld. Na de lunch bezoeken de deelnemers het «White Bison» museum, dat een beeld geeft van de geschiedenis van de basis Bierset en de eenheden die er gestationeerd waren van 1922 tot vandaag. Voor meer informatie over dit interessante museum: tel 04-2756002.

Volgend jaar zullen 15 Wing en DAKOTA deze vergadering organiseren.



### Uitgeleende foto's en documenten

Wij zijn nog in het bezit van heel wat documenten en foto's die aan Jo Huybens werden uitgeleend. Wij verzoeken diegenen die hun foto's en documenten nog niet terugbekwamen zich kenbaar te maken.

avait lieu à Bierset. Au cours de cette rencontre, des informations sur les réalisations, les propositions et les expériences sont échangées. Après le déjeuner, les participants ont visité le musée «White Bison», qui retrace l'histoire de la base de Bierset et des unités qui y ont été stationnées de 1922 à nos jours. Pour plus d'informations sur ce musée intéressant: tél 04-2756002. L'année prochaine, le 15 Wing et DAKOTA organiseront cette réunion.

### Photos et documents prêtés

Nous avons retrouvé pas mal de documents et de photos qui, jadis, ont été prêtés à "Jo" Huybens. Les personnes, encore désirant de rentrer en possession de ceux-ci, sont priées de prendre contact avec nous.

## ONS JAARLIJKS LEDENFEEST: nieuwe formule

Tot onze spijt laten de ministeriële richtlijnen de 15 Wing niet langer toe ons op zaterdag of zondag te helpen bij de organisatie van onze jaarlijkse Breugelmaaltijd.

Het "Breugelfestijn" kan met de gewaardeerde steun van de 15 Wing gelukkig wel doorgaan op **vrijdagavond 20 oktober** (slechts één enkele dienst). De uitnodiging wordt u toegestuurd met onze volgende DAKOTA News. Reserveer nu reeds die datum, en stort zo snel mogelijk uw bijdrage van 23 Euro op rekening 438-1064121-48. Omwille van capaciteitsproblemen in de Mess, zullen wij misschien genoodzaakt zijn om geïnteresseerden te weigeren

## NOTRE FÊTE ANNUELLE des MEMBRES : nouvelle formule

A notre vif regret, les directives ministérielles ne permettent plus au 15 Wing de nous soutenir, ni le samedi ni le dimanche, dans l'organisation de notre repas Breughelien annuel.

Heureusement, le "Festin Breughelien" peut bien être organisé, avec soutien apprécié du 15 Wing, le **vendredi soir 20 octobre** (seulement un seul service). L'invitation sera envoyée avec notre DAKOTA News suivant. Réservez d'ores et déjà cette date, et versez votre participation de 23 Euro sur le compte 438-1064121-48 dans les plus brefs délais, étant donné que nous serons peut-être obligés de refuser les derniers inscrits pour des problèmes de capacité au Mess.



# FATALE ZENDING

# MISSION FATALE

door JeeWee Borghwill<sup>1</sup>

par JeeWee Borghwill<sup>1</sup>

Traduit par Christophe Waterkeyn et  
Jacques de Brouwer

15 juli 1996. Ik zit op een terras in de buurt van het Amsterdamse concertgebouwen spreek met een collega over het plezier van het kamperen tijdens de zomervakantie. Ik ga naar binnen om nog een biertje voor ons te bestellen. De TV staat aan want er is alweer een sportuitzending, één van de vele deze zomer waarin de programma's gedictieerd schijnen te zijn door de Tour de France en de Olympische Spelen. Midden in het zes uur journaal dat ik met een half oog volg, vang ik iets op van een crash van een militair vliegtuig op de vliegbasis Eindhoven. Pas als ik van het type C-130 hoor, ga ik terug naar binnen om te zien wat er eigenlijk gebeurd is. Veel meer nieuws, behalve dat het een Belgisch vliegtuig betreft, is er op dat moment dan nog niet.

15 juillet 1996. Je suis assis à une terrasse près de la salie de concert d'Amsterdam et parle du plaisir de camper pendant les vacances d'été avec un collègue. J'entre à l'intérieur de l'établissement pour nous commander une petite bière additionnelle. La TV est allumée, une fois encore pour une émission sportive, une des nombreuses cet été, dont la programmation semble dictée par le Tour de France et les Jeux Olympiques. En plein milieu du journal de 18 heures que je ne suivais que d'un oeil, mon attention est retenue par le crash d'un appareil militaire sur l'aéroport d'Eindhoven. Alors que je viens d'apprendre qu'il s'agit d'un avion type C-130, je retourne à l'intérieur pour voir ce qui s'est vraiment passé. Pas plus d'information pour l'instant, mis à part qu'il s'agit d'un appareil beige.

Ik wist niet eens dat die vliegtuigen ook nog konden crashen" denk ik terwijl ik naar huis loop. "Ik hoop niet dat er bekenden van me inzitten" is dan automatisch je tweede gedachte. "Als je denkt dat het erg is, is het erger dan je denkt" schreef de Nederlandse dichter Bert Schierbeek ooit.. Zo ook nu, met dit squadron, het 20<sup>ste</sup>, heb ik in de afgelopen jaren nauw samengewerkt tijdens mijn werkzaamheden in vele Afrikaanse landen.

Je ne savais même pas que ces avions pouvaient également se crasher", telle est ma première pensée, en rentrant à la maison. "J'espère qu'il n'y a pas de connaissances à moi", telle est automatiquement ma deuxième pensée. "Si tu penses que c'est grave, alors c'est plus grave que tu ne le penses", a écrit un jour le poète néerlandais Bert Schierbeek. Aussi maintenant, c'est que j'ai étroitement collaboré avec cette escadrille, la 20<sup>ème</sup>, pendant ces dernières années ou j'ai été en activité dans de nombreux pays d'Afrique."

Als er nou één militaire kist het predikaat "safe" verdient, is het wel de C-130 Hercules. De afgelopen vijf jaar zijn er welgeteld drie Herculesen neergestort. In 1991, op 5 oktober stort een Hercules van het Indonesische leger neer op een woonwijk in Jakarta, 136 inzittenden en twee wijkbewoners komen daarbij om het leven. Ergens in 1992 crasht een Hercules van de USAF op een huis in Berkeley Springs, waarbij de zes bemanningsleden omkomen. Op 23 maart 1994 zijn 20 doden en 122 gewonden te betreuren als een Hercules in volle vlucht in botst met een F-16 in de VSA..

S'il y a bien un engin militaire qui mérite la mention "safe", c'est en tous cas le Hercules C-130. En comptant bien, trois Hercules se sont crashés dans le monde au cours des cinq dernières années. En 1991, le 5 octobre, un Hercules de l'armée indonésienne s'abat sur un quartier résidentiel de Jakarta, 136 passagers et deux habitants du quartier perdent la vie. Au cours de l'année 1992, un Hercules de l'USAF tombe sur une maison dans Berkeley Springs. Les six membres d'équipage périssent. Le 23 mars 1994, on déplore la mort de 20 personnes et dénombre 122 blessés lors de la collision en plein vol d'un Hercules avec un F-16 aux USA..

Op een totaal aantal vliegtuigen dat eigenlijk niemand me ook maar bij benadering kan of wil vertellen<sup>2</sup>, en de aard van de operaties waarbij de Hercules ingezet wordt, is dit een bijna te verwaarlozen aantal te noemen, ware het niet dat er bij elke crash mensenlevens te betreuren zijn.

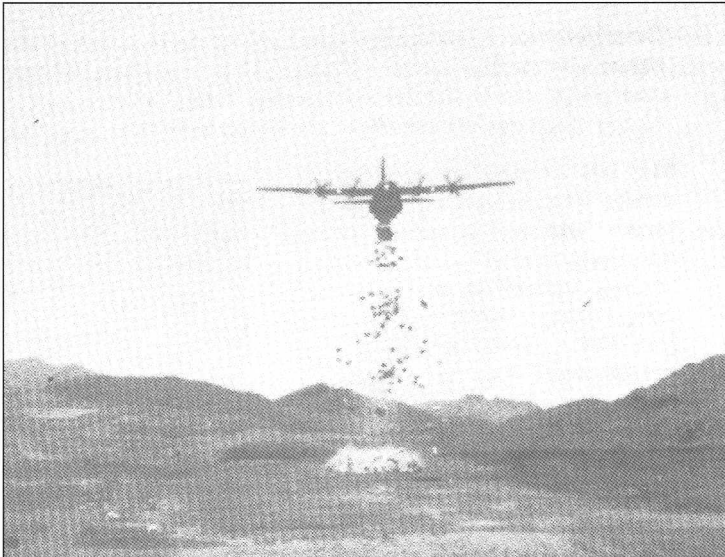
Sur un nombre total d'avions que personne ne sait ou ne veut me communiquer<sup>2</sup>, même approximativement, et vu le type d'opération auxquelles participent les Her-





Mijn eerste ontmoeting met de "Herc" gaat wel erg ver terug in de tijd. Ergens aan het eind van de jaren zestig vloog ik, als beginnend fotojournalist, met een C-130 boven Cambodja en Vietnam. En God, wat vonden we hem groot! Opstijgen en landen konden ze ermee waar maar een stripje grasland of een strookje zand was. Dus demonstreerden ze dat dan ook maar al te graag! Door zijn ietwat log gedrag ondergingen we het

vliegen met de "Herc" als een sensatie. Het was het leukste wat we in die tijd konden doen met onze kleren aan. Een gevoel dat me bijbleef tot het moment



dat ik met "Galaxies" en "Starlifters" de lijn Frankfurt - Mogadishu in Somalië meevloog gedurende de "Operation Restore Hope" bedacht door de heer Bush die daarvoor hartelijk bedankt wordt, want er werd niets "restored"; alleen CNN was er nogal gelukkig mee geloof ik. Dit terzijde. Helaas was in die twee kisten alles buiten-proportioneel groot, zodat het voor ons nauwelijks te bevatten viel en dat echte vlieggevoel was ook weg, helemaal weg. Mijn tweede ontmoeting met de "Herc" was ook een fraaie. Het ging hier om een vliegtuig van de Santa Lucia Airways3 op de luchthaven van Khartoum in Soedan. Het toestel vloog in opdracht van USAID, de regeringshulporganisatie van de VSA. Het was voorzien van een fraaie bijna blote meid en vloog onder de naam "Jucy Lucy". Deze vlucht (we waren maar voor 1/3 van de capaciteit beladen met zakken graan omdat we anders bij de daar heersende temperatuur van boven de 50 graden nooit los van de grond zouden komen) was voor mij de eerste in een hele lange reeks vluchten boven de sub-Sahel woestijn. Overal waar 'noodhulp' hard nodig was, in Ethiopië, Somalië, Rwanda en nog wat van die plaatsen op de Afrikaanse kaart, waren de "Hercs in full operation" te vinden. Zelfs in de "gunship" versie boven Mogadishu. "All in all", het zijn urenlange vluchten waar ik met veel plezier aan terugdenk. En niet alleen omdat we met die vliegtuigen op iedere onwaarschijnlijke plek in Afrika konden landen; er was nog een bijzonder goede reden waarom we altijd aan boord van Belgische Hercu-

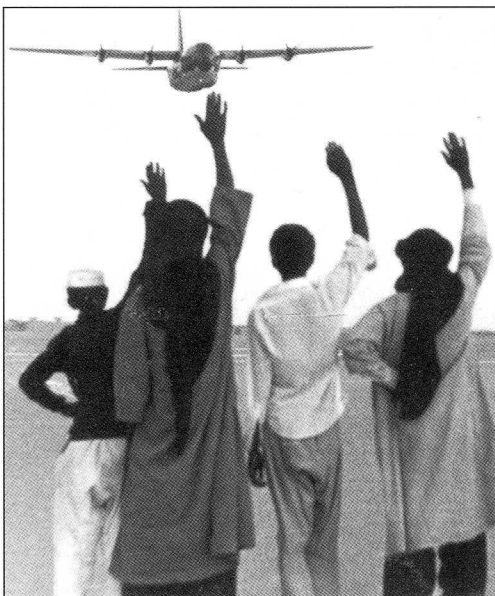
cules, ce nombre peut être considéré comme quasiment négligeable, mis à part qu'à chacun de ces accidents, on eut à déplorer des pertes en vies humaines.

Ma première rencontre avec le "Herc" remonte bien plus loin dans le temps. Quelque part vers la fin des années soixante, j'ai survolé en C-130 le Cambodge et le Vietnam, comme journaliste photographe débutant.

Et mon Dieu, que ne l'avons-nous pas trouvé grandiose! Ils pouvaient décoller et atterrir depuis la moindre bande engazonnée ou sablonneuse. Et cela, ils le démontraient que trop volontiers! Avec son comportement quelque peu pataud, nous ressentions le vol en "Herc" comme une expérience sensationnelle. C'était la chose la plus agréable que nous pouvions faire à cette époque, tout habillé. Une impression qui m'est restée jusqu'au moment où j'ai pu voler en "Galaxies" et "Starlifters" entre Francfort et Mogadiscio en Somalie pendant l'opération "Resto re Hope", imaginée par monsieur Bush, que je tiens à remercier ici chaleureusement, car rien ne fut

"restored"; seul CNN en a été assez satisfait, je crois. Ceci entre parenthèse. Malheureusement, tout était disproportionnellement grand dans ces deux "grosses boîtes", à ce point qu'il nous était même difficile de l'imaginer et que la sensation réelle de vol avait aussi disparu, complètement disparu.

Ma deuxième rencontre avec le "Herc" fut aussi formidable. Il s'agissait ici d'un avion de la Santa Lucia Airways3 sur l'aéroport de Khartoum au Soudan. L'appareil volait en mission pour l'USAID, l'organisation d'aide gouvernementale aux USA. Il était décoré d'une jolie pin-up quasi nue et volait sous le nom de "Jucy Lucy". Ce vol (nous étions chargés de sacs de grains au tiers de la capacité maximale de chargement seulement, car nous ne nous serions jamais élevés du sol avec une température ambiante supérieure



à 50 degrés) fut pour moi le premier d'une longue série de vols au-dessus du désert du sub-Sahel. On retrouve les "Hercs in full operation" partout là où "l'aide humanitaire d'urgence" est fort nécessaire: en Ethiopie, en Somalie, au Rwanda et en bien d'autres endroits sur la carte africaine. Même dans sa version "gunship" au-dessus de Mogadiscio. "All in all", ce sont

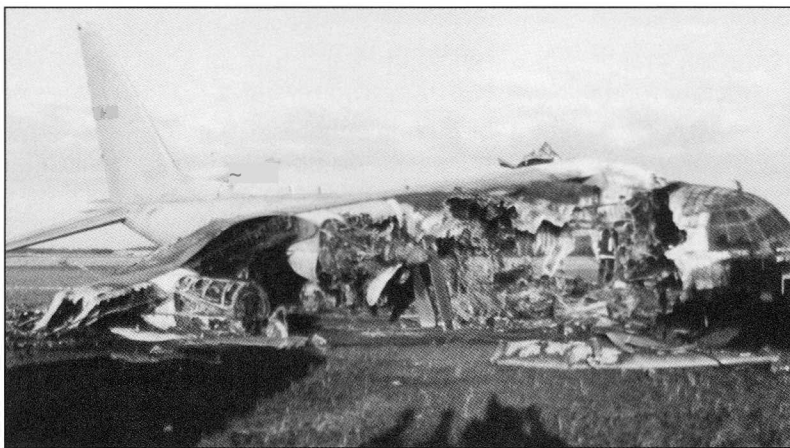




lessen of Duitse Transall's probeerden te komen: op de terugweg was er altijd een ijskoud biertje voor ons.

In het acht uur journaal van die avond wordt de ernst van de zaak mij eerst goed duidelijk: een Hercules van de Belgische Luchtmacht brengt op verzoek van de Koninklijke Luchtmacht een militair muziekkorps van Italië naar Nederland<sup>4</sup>. Tijdens de landing gaat er iets fout.. En wel zo snel dat de bemanning geen enkele kans meer heeft de controletoren op de hoogte te stellen. Aan het einde van de landingsprocedure gebeurt er iets waardoor waarschijnlijk een vleugeltip de grond geraakt heeft en het vliegtuig 180° gedraaid op de grond komt te liggen en onmiddellijk in brand vliegt.. De brand duurt volgens ooggetuigen niet lang, maar blijkt een enorme hitte te ontwikkelen. Een ooggetuige die per auto voorbij rijdt: "het was onmiddellijk een vuurzee, ik moest mijn raampje vanwege de hitte dichtdraaien". Een rampenplan wordt onmiddellijk gestart, doch voor het gros van de inzittenden komt de hulp te laat.. Later op de avond zal blijken dat er 41 mensen aan boord waren, 37 leden van een landmacht muziekkorps en vier bemanningsleden afkomstig uit het 20 Smaldeel van de 15 Wing dat op de vliegbasis Meisbroek

gestationeerd is. Er worden 31 lijk ent." geborgen, waaronder de bemanning. Later overlijden nog drie slachtoffers. In totaal verloren 34 mensen hun leven, de andere zeven zijn zwaar tot zeer zwaar gewond.



De volgende dag, dinsdag 16 juli, staan de media bol van de crash op Eindhoven. Weinig echt nieuws, wel veel speculaties variërende van uitermate goed tot meer dan dom. Volgens De Volkskrant van die dag is een C-130 "van staal gemaakt ...". Omdat in militaire vliegtuigen nu eenmaal geen "data flight recorders" en "cockpit voice recorders" zijn ingebouwd<sup>5</sup>, blijft het voorlopig gissen naar de oorzaak van de crash. Een bezigheid waar iedereen het nogal druk mee heeft. "Anyhow", de meest gestelde vragen en suggesties of "de Hercules misschien niet te oud" en "de bemanning misschien niet te jong" geweest waren worden door Belgische en Nederlandse voorlichters snel naar fabeltjesland verwezen. En de Nederlandse pers blinkt dezer dagen niet uit in feitenkennis, ofwel heeft ze geen tijd ofwel geen zin om een en ander in een boekje na te kijken.

des vols pendant des heures auxquels je repense avec plaisir. Et pas seulement parce que nous pouvions atterrir avec ces avions sur n'importe quel endroit invraisemblable en Afrique; il y avait encore une toute bonne raison qui justifiait que nous essayions toujours de monter à bord des Hercules belges ou des Transall's allemands: il y avait toujours une petite bière glacée pour nous sur le chemin du retour.

Au journal de huit heures de ce soir, c'est le caractère sérieux de cette affaire qui me frappe: un Hercules de la Force Aérienne beige ramène d'Italie une fanfare militaire aux Pays-Bas à la demande de la Force Aérienne néerlandaise<sup>4</sup>. Quelque chose d'erroné se passe pendant l'atterrissage. Et ce, si rapidement, que l'équipage n'a plus la moindre chance d'avertir la tour de contrôle. C'est en fin de procédure d'atterrissage qu'il se passe quelque chose, probablement une extrémité de l'aile qui a heurté le sol et provoqué la rotation de l'avion sur 180° au moment de l'impact avec le sol puis subitement l'avion s'enflamme. Selon des témoins oculaires, le feu ne dure pas longtemps, mais semble développer une chaleur intense. Un témoin oculaire qui passait par là en auto raconte: "ce

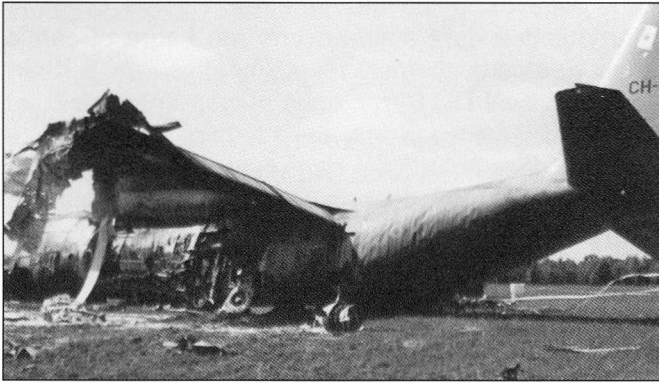
fut immédiatement une mer de feu, je dus fermer ma fenêtre à cause de la fournaise". Le plan catastrophe est immédiatement enclenché, cependant pour la majorité des passagers, l'aide arrive trop tard. On apprendra plus tard dans la soirée qu'il y avait 41 personnes à bord, 37 membres de la fanfare de la Force Terrestre et quatre membres d'équipage de la 20 Escadrille du 15 Wing, stationné sur l'aéroport de Meisbroek. Trente et un corps sont extraits, parmi lesquels

l'équipage. Un peu plus tard, trois autres victimes viendront encore s'ajouter. Au total, ce sont 34 personnes qui perdent la vie, les sept autres sont soit grièvement, soit très grièvement blessées.

Le jour suivant, mardi 16 juillet, les médias étaient bourrés d'informations sur le crash de Eindhoven. Peu de vraies nouvelles, seulement un grand nombre de spéculations, variant de la meilleure à la plus stupide. Selon le "Volkskrant" du jour, un C-130 est fait "d'acier ...". Comme les avions militaires ne sont pas équipés de "data flight recorders" et de "cockpit voice recorders",<sup>5</sup> on ignore pour l'instant les causes de l'accident. Une occupation assez prenante pour tous.

"Anyhow", les questions et suggestions les plus posées, à savoir si "les Hercules n'étaient peut-être pas trop vieux" et si "l'équipage n'était peut-être pas trop jeune" ont vite été rangées par les informateurs belges et néerlandais dans le registre des fables. Et la presse néerlandaise ne brille pas ces derniers jours

De verongelukte Hercules (immatriculatie CH-06) was de zesde uit een vloot van twaalf die de Belgische Luchtmacht vanaf 1972 in dienst nam. Het toestel bezorgde onze zuiderburen een grote faam. De meest vreemdsoortige operaties werden met deze "Hercs" uitgevoerd: in Zuid-Amerika ging men er aan België uit-



geleverde gangsters mee ophalen; in Albanië was een Belgische Hercules een der eerste toestellen uit een NAVO land dat er mocht landen; ikzelf vervoerde er in de jaren 1985 en 1986 eindeloos noodhulp goederen mee in de sub-Sahel regio. Een gebied waar overdag intensief gevlogen werd in WFP-operaties<sup>6</sup> als "Air Bridge" (1985) en "Life Line" (1987), en 's nachts zo mogelijk nog harder gesleuteld bij temperaturen van rond de 40 graden, want er was niks dat in die zandbak heel bleef, zelfs de zeer degelijk gebouwde "Herc" niet. Volgens mij hebben ze daar alles dat je van buitenaf zien kon, al eens verwisseld, omgewisseld, uitgewisseld of uitgeleend. Wat het mankement of routine-onderhoud ook was, de volgende ochtend vroeg zaten we al weer op een paar duizend voet met een lading die zo velen het leven reddde. Het enige wat niet er in een Hercules zat, waren reserve onderdelen voor Cessna vliegtuigjes. En waarom ook? Alhoewel, het zou één keer goed van pas gekomen zijn: ik vloog ergens boven de woestijn tussen El Geneina en Khartoum. Plots viel alles uit wat met navigatie te maken heeft, ook mijn eigen postduiven instinct. Ik wist bij god niet meer waar ik was en mijn passagier, een journaliste uit Blackpool, ook niet. Ik vloog er voor de derde keer "solo", wat zij niet wist. Ervaring in kaartlezen en grondwaarneming, vergeet het maar. Uiteindelijk zocht ik radiocontact met luisteraars op de "Airbridge" frequentie. En verdomd, een "Herc" vond me via zijn radar en heeft me naar huis geloodst. Fantastisch!

Een ander voorval dat ik nooit zal vergeten, is het volgende verhaal. We zaten in een Belgische Hercules ook onderweg van El Geneina naar Khartoum. Gebruikelijk was het dat we halverwege gedurende die

dans la connaissance des faits, soit ils ne prennent pas le temps, soit ils ne prennent pas la peine de regarder dans un livre.

Le Hercules (immatriculation CH-06) qui s'est écrasé était le sixième d'une flotte de douze appareils qui entra en service au sein de la Force Aérienne beige dès 1972. Cet avion procure à nos voisins du sud une fameuse réputation. Ces Hercules ont participé aux opérations les plus curieuses. En Amérique du Sud, on alla rechercher des gangsters extradés vers la Belgique; en Albanie, c'est un Hercules beige qui fut un des premiers appareils à pouvoir y atterrir en provenance d'un pays de l'OTAN; moi-même, j'ai participé aux opérations interminables de transport d'aide d'urgence dans les années 1985 et 1986 dans la région du sub-Sahel. Nous survolions ce territoire intensivement

de jour dans le cadre des opérations du PAM 6 comme "Air Bridge" (1985) et "Life Line" (1987), et de nuit, nous bricolions encore plus intensivement par des températures de près des 40 degrés, car il n'y avait rien qui restait entier dans ce bac à sable, même pas le très solide "Herc". D'après moi, ils ont déjà au moins une fois changé, échangé, rechangé ou prêté tout ce que tu peux voir de l'extérieur. Peu importe aussi le défaut ou l'entretien de routine, nous nous retrouvions à nouveau le lendemain matin tot à une altitude de quelques milliers de pieds avec un chargement qui sauvait la vie à tant de gens. La seule chose qui ne se trouvait pas à bord d'un Hercules, c'étaient les pièces de rechange pour petits avions Cessna. Et pourquoi donc? Bien que cela aurait pu quand même un jour très bien se passer: je volais quelque part au-dessus du désert entre El Geneina et Khartoum. Soudain, tout ce qui avait affaire de près ou de loin avec la navigation tomba en panne, y compris mon instinct de pigeon voyageur. Je ne savais fichtrement plus où je me trouvais et mon passager, une journaliste de Blackpool, non plus. Je volais pour la troisième fois en "solo", ce qu'elle ne savait pas. L'expérience en lecture de cartes et observations au sol, on pouvait



l'oublier. Finalement, j'ai cherché un contact radio avec les auditeurs de la fréquence "Air bridge". Et nom de Dieu, un "Herc" m'a retrouvé par son radar et m'a dirigé jusqu'à la maison. Fantastique!

Un autre cas que je n'oublierai jamais est le suivant: Nous étions à bord d'un C-130 Hercules beige en vol entre El Geneina et Khartoum. Il était d'usage qu'à mi-chemin nous prenions contact avec le contrôle aérien sur la fréquence de "Khartoum airport". A un moment donné, "Khartoum tower" nous appelle pour nous signaler qu'un DC-8 vole à notre rencontre sur un cap





trip, contact opnamen met de verkeersleiding op "Khartoum airport". Op een zeker moment wordt onze "Here" door "Khartoum tower" opgeroepen met de weinig verblijdende mededeling dat "er een DC-S ons op onze hoogte tegemoet komt" vergezeld van het vriendelijk advies er naar uit te kijken. Op de radar niks te zien en door de ramen ook al niet. We wachten. Nu moet hij toch ieder moment te voorschijn komen. Niks, niente. Vijf minuten later wordt de spanning toch echt voelbaar. Alles wat aan boord ogen heeft wordt voor een raam geposteerd. Geen DC-S, de martelgang duurt nog zo'n anderhalf uur, dan landen we met een zeer opgelucht gevoel op Khartoum. De enige DC-S die we te zien krijgen, is de DC-S die een jaar of vijf geleden, na een mislukte doorstart, in de Nijl terecht kwam precies in het verlengde van de startbaan. Dus toch maar eens langs de verkeersleiding" om opheldering. "Sorry sir, this plane flew that route yesterday". Waar maakten wij ons toch druk over? Wekenlang hebben we ons afgevraagd of we "gisteren" dan wel op de hoogte gesteld waren geweest. Bedankt "Khartoum air control".

In 1990 waren het de "Hercs" van het 20 Smaldeel die verlossende para's uit België bij ons in Rwanda aan de grond moesten zetten, en was ik het, die voor de verandering zelf hals over kop geëvacueerd werd. Het was het sterkste gevoel van veiligheid dat ik ooit bij mezelf waarnam. Niet zo vreemd als je bedenkt dat je, als neutraal UNO-waarnemer, bij een of andere gek in de top tien van eventueel te gijzelen Europeanen staat. De heren van het 20ste waren natuurlijk ook in Somalië van de partij waar iedere mogelijke en onmogelijke opdracht moest worden uitgevoerd, terwijl het ditmaal toch echt van tevoren bekend was "dat er wel eens een schot zou kunnen vallen".

Mijns inziens bereikten de mensen van het 20ste (en de rode mutsen) het hoogtepunt van hun kunnen in april 1994. In een model-operatie werden er door hen in de kortst denkbare tijd een kleine duizend burgers en een paar honderd militairen onder de meest bizarre omstandigheden van de door para's beschermde luchthaven van Kigali opgepikt en veilig aan de grond gezet in Kenia. Alweer was daar het bij mij inmiddels vertrouwde beeld van Belgen die overdag vlogen wat er te vliegen viel en 's nachts onder de "floodlights" sleutelden aan wat er te sleutelen viel. Maar ditmaal op een manier dat we dachten dat ze van twee "Hercs" er één aan het maken waren. En geloof me, zoiets kan alleen met een optimaal vliegtuig, een optimale crew en een optimaal draaiende grondploeg. Daar is zeer veel training voor nodig, maar toch gaat het uiteindelijk om inzet en wilskracht. Dat is nou net wat het 20 Smaldeel van de Belgische Luchtmacht tot zo'n groots team maakt! Of, met andere woorden: "Als de nood het hoogst is, zijn de mannen uit Meisbroek altijd nabij". Wat jammer dat de crash van de CH-OG nu de aanleiding moet zijn dit eindelijk eens op papier te zetten. Heel erg jammer.

En oude C-130s? Men was in België net begonnen met een zogenaamd "mid-life update program me" dat

opposé et à la même altitude. Cet avis est accompagné de la recommandation de regarder pour voir si on l'apercevait. "Look out". Au radar, il n'y avait rien à voir et par les fenêtres encastrées moins. Nous attendons en écarquillant les yeux. Il devrait apparaître à tout instant. Mais rien absolument rien! Cinq minutes plus tard la tension devient vraiment perceptible. Tout l'équipage est posté aux fenêtres. Pas de DC-S, le martyrologue dure ainsi encastrée une heure et demie avant que nous atterrissions vraiment soulagés à Khartoum. Le seul DC-S que nous pûmes apercevoir est celui qui il y a environ cinq ans a terminé son décollage manqué dans le Nil juste dans l'axe de la piste. Nous avons donc été à la tour de contrôle afin de demander quelques éclaircissements. "Sorry sir, this plane flew that route yesterday". Pourquoi donc nous sommes nous tellement inquiétés? Durant des semaines nous nous sommes demandé si "hier" nous aurions été avertis? Merci "Khartoum air control".

En 1990, les "Hercs" de la 20 Escadrille étaient chargés d'amener les paras de Belgique pour nous délivrer au Rwanda. Pour changer, c'était moi qui dans la précipitation fut évacué. Ce fut le plus grand sentiment de soulagement que j'ai ressenti dans ma vie. Cela n'est pas étonnant, si vous pensez que comme Observateur neutre de l'ONU, j'étais considéré par l'un ou l'autre fou comme étant un des dix plus importants européens otages potentiels.

Ces "Messieurs" de la 20ème étaient évidemment aussi de la partie en Somalie ou toutes sortes de missions concevables et inconcevables devaient être exécutées malgré que tous savaient pertinemment qu'un mauvais coup de feu pourrait bien leur être destiné.

A mon avis, les équipages de la 20ème (et les bécots rouges) ont atteint le sommet de leur art en avril 1994. Au cours d'une opération exemplaire, ils parvinrent à évacuer en un temps record, un petit millier de civils et quelques centaines de militaires. C'est dans des circonstances les plus étranges que de l'aérodrome de Kigali défendu par les paras, ils étaient embarquées toutes ces personnes pour les déposer en toute sécurité au Kenya. Une fois de plus, j'ai pu voir l'image familière de ces belges qui pendant qu'il faisait jour effectuaient le plus possible de vals aller/retours et qui la nuit venue, à la lueur des "floodlights" réparaient tout ce qu'il y avait moyen de réparer. Cette fois cependant ils faisaient cela d'une manière telle que nous pensions que de deux "Hercs" ils étaient en train d'en fabriquer uno. Croyez moi, ceci n'est possible qu'avec un avion idéal, un équipage parfait et une équipe au sol super compétente. Cela demande énormément d'entraînement mais exige surtout beaucoup d'implication et de volonté.

C'est ce qui fait que la 20 Escadrille de la Force Aérienne beige appartient à l'élite! En d'autres mots "Lorsque la nécessité est là, les hommes de Meisbroek répondent présent".

Quel dommage de devoir attendre le crash du CH-OG pour être amené à mettre cela sur papier. C'est vraiment triste.

Les C-130 vieux? On venait de cam mèneer en Bel-



voornamelijk de "avionics",7 betref. Alle Herculesen waren al eens voorzien van nieuwe vleugels en vanwege hun "arbeidsomgeving" werden kortgeleden de schakelkasten en andere kwetsbare delen voorzien van een kevlar-laag "om verdwaalde kogels tegen te houden als we kort in een onvriendelijk gebied aan de grond staan". Kortom, de CH-06 verkeerde gewoon in een goede staat.

Over de bemanning kunnen we al heel kort zijn daar waar het kennis, routine en ervaring betreft: ik denk niet dat er in de wereld een luchtmacht te vinden is waar men het vliegend personeel op de Hercules (of vergelijkbare toestel) zo traint als de Belgen dat doen: zeer geregeld boven de Noordzee en boven de woestijnen van Nevada (VSA) op minimum hoogte en met minimum speed. En, zoals ik tijdens een voedseldropping (één van de specialiteiten van de heren van het 20ste) in Ethiopië met eigen ogen kon zien, dat is verdomd langzaam en laag!

Maar voor deze bemanning van de CH-06 schieten woorden tekort. Deze mannen, vliegers in hart en nieren hebben precies datgene gedaan wat niemand ze laag en langzaam vliegend geleerd heeft, maar iedere echte vlieger weet: eerst komen je passagiers, dan het vege lijf. Zo kwam het dat in de eerste minuten na de crash op Eindhoven het cockpitluik niet openging en de bemanning er niet uitsprong.

Neen,  
kapitein Gigi Gielen, 26 jaar, boordcommandant;



eerste luitenant Dimitri Vandereyken, 26 jaar, co-pilot; eerste sergeant-majoor Horst Vomberg, 31 jaar, flight engineer;

en de eerste sergeant-chef Guy Verdonckt, 47 jaar, loadmaster;

daalden uit de cockpit af naar de laadruimte, grepen de brandblussers en begonnen te spuiten in een heroïeke poging "hun lading", het muziekkorps, te redden. Naast deze leeggespoten brandblussers werden ze dan ook 15 juli 1996 omstreeks 18u30 gevonden. Dood.

Tenslotte.

En hoe erg ik het ook vind voor de slachtoffers uit dat muziekkorps en hun nabestaanden, hier kom ik al vier weken niet omheen: Dat je al jaren de moeilijkste humanitaire opdrachten in Afrika kunt uitvoeren; mannen, vrouwen, kinderen, nonnen en hulpverleners weet te evacueren uit gebieden waar het niet erg veilig is; tussen schapen, honden of kamelen kan landen; en als dat laatste ook niet meer kan, de hulpgoederen op

gique le programme appelé "midlife update" qui concernait surtout ce qui avait trait à l'"avionics",7. Tous les Hercules avaient déjà été pourvus de nouvelles ailes et étant donné les conditions environnementales dans lesquelles ils devaient opérer, les boîtiers électroniques et autres points sensibles avaient été recouverts dernièrement d'une couche de kevlar "pour les protéger des balies perdues lorsqu'ils étaient au sol en pays hostile". Bref, le CH-06 était en parfait état.

Au sujet de l'équipage, nous pouvons être très bref en ce qui concerne la connaissance, la compétence et l'expérience. Je pense qu'il n'existe dans le monde aucune Force Aérienne ou le personnel navigant sur Hercules (ou appareil similaire) est entraîné de la façon dont les belges le font. Voler très régulièrement au dessus de la Mer du Nord ou dans le désert du Nevada (USA) à une altitude minimum et à une vitesse limitée afin de pouvoir exécuter comme je l'ai vu une mission de largage de nourriture en Ethiopie (une des spécialités de ces Messieurs de la 20ème). C'est vraiment bas et lent!

Mais pour eet équipage du CH-06, les mots sont trop faibles.

Ces hommes, aviateurs dans l'âme, ont fait exactement ce que personne ne leur avait appris lors des vols à basse altitude et faible vitesse, mais que chaque véritable aviateur sait et fait: d'abord les passagers ensuite sa propre vie. C'est pourquoi lors des premières minutes qui ont suivi le crash de Eindhoven les

fenêtres du cockpit ne se sont pas ouvertes et que l'équipage ne s'est pas extrait par cette voie.

Non,  
capitaine Gigi Gielen, 26 ans, commandant de bord  
premier lieutenant Dimitri Vandereyken, 26 ans, copilote

premier sergent Horst Vomberg, 31 ans, flight engineer et le premier sergent chef Guy Verdonckt 47 ans, loadmaster sont descendus du cockpit dans le cargo, ont pris des extincteurs et ont commencé à asperger les flammes dans un essai héroïque de sauver "leur cargaison" le corps de Musique. C'est à côté de leurs extincteurs vides qu'ils ont été retrouvés ce 15 juillet 1996 vers 18h30. Morts.

Pour c1ôturer.

Autant je trouve cela triste pour les victimes de ce corps de musique et pour leurs proches, autant cela fait maintenant quatre semaines que je ne parviens pas à comprendre ceci: Quand pendant des années vous pouvez exécuter les missions les plus difficiles en Afrique, quand vous participez à l'évacuation d'hommes, de femmes, d'enfants, religieuses et personnels d'aide humanitaire en les extrayant de pays en état de troubles, quand vous savez atterrir aux milieux de chèvres, chiens ou chameaux et quand cela n'est plus possible vous parvenez à larguer de l'aide





enkele meters nauwkeurig weet te droppen; hoe, in godesnaam, kan je dan gewoonweg sterven tijdens een "autobus-klusje" tussen Villafranca en Eindhoven? En dat, dat vind ik verdomme niet eerlijk!

Amsterdam 15 augustus 1996, precies één maand later, en nog steeds geen antwoorden.

Voor het schrijven van dit artikel is ondermeer gebruik gemaakt van transcripties van het NOS-journaal, het BRT-journaal, de TV rubriek "2 vandaag" en "Nova", het NOS-radio journaal; de dagbladen De Volkskrant, Trouw, Algemeen Dagblad, De Telegraaf, NRC Handelsblad en De Standaard; het Archief van J.J. Jeurissen en het maandblad De Vliegende Hollander.

1 Jeeuwe Borghwill, een gewezen journalist, was in 1996 manager van een onafhankelijk advies bureau voor humanitaire projecten met zetels in Amsterdam en Genève.

2 Alleen de Belgische Luchtmacht gaf me wat feitelijkheden: in de afgelopen 25 jaar heeft men met deze 12 Herculesen in 110.000 vluchten uitgevoerd naar bestemmingen in meer dan 70 verschillende landen.

3 Een burgermaatschappij, op het Caraïbische eiland Santa Lucia gevestigd, die ondermeer allerlei CIA opdrachten uitvoert.

4 Omdat de Koninklijke Luchtmacht sinds kort maar over twee C-130's beschikt, is er een samenwerkingsovereenkomst gesloten met de Belgische Luchtmacht. Haar Herculesen vliegen ook op verzoek in Nederlandse opdracht en in ruil daarvoor maken de Belgen gebruik van de Nederlandse KDC-10 tanker voor de bevoorrading in vlucht van F-16 vliegtuigen. Ook is er een zeer nauwe samenwerking voor de opleiding van het Nederlandse C-130 personeel, dat volledig in België wordt opgeleid.

5 Herculesen beschikken, zoals bijna ieder ander militair toestel, niet over die knalrode "black boxes" met daarin een "data flight recorder" en een "cockpit voice recorder", omdat dit voor militaire vliegtuigen, onder andere uit militair-strategische overwegingen, geen internationale verplichting is.

Tijdens het schrijven van dit stuk zijn mij trouwens drie zaken duidelijk geworden:

1) in moderne militaire vliegtuigen (met uitzondering van gevechtsvliegtuigen) worden nu ook "black boxes" ingebouwd. Dit is ondermeer het geval met de Nederlandse C-130's die van recente re datum zijn.

2) naar aanleiding van een vliegtuigongeluk met een B-737 in Dubrovnik op 3 april van dit jaar, waarbij de Amerikaanse minister van handel omkwam, is de USAF er nu toe overgegaan een "black box" te plaatsen in haar volledige transportvloot. Andere luchtmachtkrachten zullen dus wel volgen.

3) inmiddels is in Nederland ook de aanvlieprocedure gewijzigd: als een vliegtuig zich aan de verkeersleiding meldt, moet het nu laten weten dat het passagiers vervoert. Tot nu toe bestond die regeling niet met als gevolg dat de reddingsdiensten in Eindhoven niet wisten dat de CH-06 41 personen aan boord had.

6 World Food Programme is een organisatie van de Verenigde Naties die alle voedselhulp coördineert.

7 Er worden in de Belgische Herculesen momenteel moderne "glass cockpits" à la Airbus ingebouwd, een bepantsering aangebracht, een waarschuwingssysteem (chaff & flares), dat waarschuwt als er hittezoekende raketten op het vliegtuig afgevuurd worden, om vervolgens geheel automatisch fakkels te gaan uitwerpen die de hittezoekende raket moeten misleiden. Dit alles omdat de huidige, vaak humanitaire (!) opdrachten sterk van karakter veranderd zijn.

alimentaire à quelques mètres près, comment est-il possible de mourir tout bêtement à l'occasion d'un transport de routine entre Villafranca et Eindhoven? Je n'arrive pas à trouver cela honnête!

Amsterdam le 15 août 1996, exactement un mois plus tard, et toujours pas de réponses.

Pour écrire cet article, il a été fait usage d'extraits en provenance des journaux parlés de NOS, BRT, de la rubrique TV «2 vandaag» et "Nova", Le NOS-radio journal; Les journaux De Volkskrant, Trouw, Algemeen Dagblad, De Telegraaf, NRC Handelsblad et De Standaard; Les archives de J.J. Jeurissen et le mensuel De Vliegende Hollander.

1 Jeeuwe Borghwill, est ex-journaliste, et en 1996, il était manager d'un bureau consultatif indépendant pour des projets humanitaires avec sièges à Amsterdam et Genève.

2 Seule la Force Aérienne beige m'a donné des données réelles: au cours de 25 dernières années, ces 12 Hercules ont accumulé 110.000 heures de vol au cours de missions dans plus de 70 pays différents.

3 Une société civile, basée dans les Caraïbes, sur l'île de Santa Lucia, qui réalise toutes sortes de missions pour le compte de la CIA.

4 Comme la Force Aérienne Néerlandaise ne dispose depuis peu que de deux C-130's, elle a signé avec la Force Aérienne beige une convention de collaboration. Ses Hercules volent aussi à la demande sur ordre de mission néerlandais. En échange, les belges peuvent utiliser le tanker KDC-10 Néerlandais pour le ravitaillement en vol des appareils F-16. Le personnel C-130 Néerlandais travaille également en étroite collaboration pour leur formation, qui se passe intégralement en Belgique.

5 Comme presque tous les autres appareils militaires, les Hercules ne possèdent pas de "black boxes" rouge vif, comprenant à l'intérieur un "data flight recorder" et un "cockpit voice recorder", car ce n'est pas une obligation internationale pour les appareils militaires, et ce, entre autres, pour des considérations militaires et stratégiques. Pendant que j'écrivais cet article, trois éléments me sont devenus plus clairs:

1) Les avions modernes militaires (à l'exception des avions de combat) sont maintenant également équipés de "black boxes". Ceci est entre autres le cas des C-130's néerlandais qui sont de dates plus récentes.

2) A l'occasion de l'accident d'avion d'un B-737 à Dubrovnik le 3 avril cette année, dans lequel le ministre américain du Commerce trouva la mort, l'USAF a maintenant décidé de placer une "black box" dans toute sa flotte de transport. Les autres forces aériennes suivront donc bien.

3) Depuis lors, la procédure d'approche aux Pays-Bas a aussi été adaptée: lorsqu'un appareil se signale au contrôleur aérien, il doit maintenant faire savoir qu'il transporte des passagers. Jusqu'à présent, cette réglementation n'existait pas, avec comme conséquence que les services de secours de Eindhoven ignoraient que le CH-06 avait 41 personnes à bord.

6 Programme Alimentaire Mondial est une organisation des Nations Unies qui coordonne toute l'aide alimentaire.

7 Les C130 belges reçoivent actuellement les modifications suivantes: "glass cockpit" comme dans les Airbus, un blindage, un système d'avertissement et de protection (chaff & flares) qui prévient lorsqu'un système de guidage par senseur de température d'une fusée est dirigé vers l'avion. Le système enclenche automatiquement l'envoi de leurres qui doivent dérouter le système de guidage par infrarouge de la fusée. Tout ceci parce que les rares missions humanitaires (!) ont nettement changé de style.



Zesenvertig jaar geleden op 19 juli 1960:

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

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

## Un C-119 s'écrase à Sake-Masisi (Conga)

Tweede deel

Deuxième partie

door Dominique Hanson, historicus en et professor aan de Koninklijke Technische School van Saffraanberg

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

Vertaling door Marie-Christine en Paul Buyse

**De 3 Marscompagnie onder operatie "Temploux" naar Bunia**

**La 3 Compagnie de Marche et l'opération «Temploux» sur Bunia**

De 3 Marscompagnie VVE (vliegveldverdedigingsseenheden) werd op 16 juli 1960 opgericht omwille van de onlusten bij de onafhankelijkheid van Kongo. Zij is samengesteld uit twee pelotons van de basis van Brustem en twee pelotons van de basis van Kleine-Brogel. Deze Nederlandstalige eenheid wordt op 17 juli in de kazerne Rolin (Etterbeek) opgericht onder het bevel van Kapitein J. Jongen en administratief ondergebracht bij de 10 Wing de Kleine-Brogel. Nog diezelfde avond vertrekt de compagnie vanuit Zaventem aan boord van twee DC-6-toestellen van de SABENA. Het eerst toestel stijgt op om 19u00 en het tweede volgt twee uur later. Op 18 juli, tussen 16 en 19 uur, landen beide vliegtuigen in Usumbura, hoofdstad van Ruanda-Urundi.

De compagnie installeert zich op de eerste verdieping van het atheneum van Usumbura. Na de avondmaaltijd kondigt Kapitein J. Jongen aan dat een eerste groep zich vertrekkensklaar moet houden. Luitenant Schampaert, tweede in bevel, noteert de gegevens van deze briefing in zijn dagboek.

Naast het kaderpersoneel omvat de eerste groep het eerste en tweede peloton tot en met de tweede sectie. De bewapening, de radiotoestellen en de uitrusting zijn vastgelegd. Het vertrek van de tweede groep wordt geprogrammeerd voor 's anderendaags 20 juli 's morgens. De bestemming is Bunia in het noordoosten van Congo aan de Oegandese grens. Oncontroleerbare berichten over de situatie in Bunia als "ernstige toestand", "omsingelde blanken", "wreedheden" en "ingesloten vrouwen" doen de ronde.

Op 17 juli stelt kolonel Vanlierde, commandant van BAKA, aan kolonel Delperdange van COMRU (militair commando voor Ruanda-Urundi) een scenario voor onder de codenaam "Temploux": parachuteren van een compagnie para-commando's, 30 minuten later gevolgd door het afzetten van een marscompagnie uit BAKA. Daarna zullen de vliegtuigen die deze opdrachten hebben uitgevoerd de nodige versterkingen in Usumbura gaan ophalen.

Een bericht van 18 juli om 15h46 meldt dat het vliegveld van Bunia in de voormiddag door Belgische paratroepen werd ingenomen. De muiters sloegen op

La 3 Compagnie de Marche UDA (unités de défense d'aérodromes) est formée le 16 juillet 1960 à l'occasion des troubles de l'indépendance congolaise.

Elle est composée de deux pelotons de la base de Brustem et de deux pelotons de la base de Kleine-Brogel. Cette unité de régime linguistique néerlandais se constitue à la caserne Rolin (Etterbeek) le 17 juin sous le commandement du capitaine J. Jongen, et passe administrativement au 10 Wing à Kleine-Brogel. La compagnie s'envole le soir même de Zaventem à bord de deux DC-6 de la SABENA. Le premier décolle à 19h00 et le second deux heures plus tard. Le 18 juillet, entre 16 et 19 heures, les deux avions atterrissent à Usumbura, la capitale du Ruanda-Urundi.

La compagnie s'installe au premier étage l'athénée d'Usumbura. Après le repas de soir, le capitaine J. Jongen annonce qu'un premier groupe doit se tenir prêt pour le départ. Dans son journal, le commandant en second, le lieutenant Schampaert consigne les éléments de ce briefing.

Outre son encadrement, ce premier groupe comprend le premier et le deuxième peloton jusque et y compris la deuxième section. L'armement, les moyens radios, l'équipement sont déterminés. Le départ du second groupe est programmé pour le lendemain le 20 juillet au matin. Leur destination est Bunia dans le nord-est du Congo, près de la frontière ougandaise. Des messages de valeur incertaine ont fait état à Bunia d'une "situation grave", de "blancs encerclés", de "brutalités", de "femmes encerclées". Le 17 juillet, le colonel Vanlierde, commandant de BAKA, propose au colonel Delperdange de la COMRU (commandement militaire au Ruanda-Urundi), un scénario sous le nom de code "Temploux": dropage d'une compagnie de para-commandos suivi, 30 minutes plus tard, par le dépôt d'une compagnie de marche basée à BAKA. Les avions ayant effectué ces missions enlèvent ensuite à Usumbura les renforts nécessaires.

Le 18 juillet à 15h46, un message précise que l'aérodrome de Bunia a été repris par les troupes belges parachutées vers 10h00. Les mutins sont en fuite et le nettoyage du camp de la Force Publique est toujours



de vlucht, het kamp van de Force Publique werd opgeruimd en er vielen geen verliezen te betreuren. Daaruit kan men besluiten dat de later uit Usumbura aangevoerde troepen tot taak hebben de para's af te lossen zodat deze op andere terreinen kunnen opereren. De VVE kunnen dan op een vliegveld dat reeds onder controle is, hun rol als vliegveldverdedigingseenheid vervullen.

Op 19 juli verlaat een eerste groep, een zestigtal manschappen uit Kleine-Brogel, het atheneum van Usumbura. Luitenant Schampaert noteert: "Om 07u00 kapitein J. Jongen vertrokken met C-119 en OC-3 naar Bunia". Twee vliegtuigen zijn nodig voor dit transport. Een DC-3 die een twintigtal man mee neemt, zal dus die dag dezelfde vlucht uitvoeren als de C-119 CP-36 die de overige veertig mannen vervoert.

Om 19u10 noteert de tweede officier dat hij gecontacteerd werd door kolonel Delperdange van COMRU en hem gevraagd wordt de namenlijst van de eerste groep te bezorgen. Om 21u30 noteert hij verder dat hij nu op de hoogte werd gebracht: "De C-119 is verongelukt. Bilan: acht zwaar gekwetsten, de anderen zijn dood...".

Deze notities tonen aan dat de Belgische militaire overheden (BAKA en COMRU) betrokken bij de operatie "Temploux" eerst in de vooravond weet kregen van het ongeluk en daarna van het trieste bilan dat medegedeeld wordt aan de VVE strijdmakers. Hoe geraakte de melding van de crash tot op 750 km afstand, wanneer en onder welke vorm? De eerst gekende algemene elementen na een crash bepalen gewoonlijk hoe het onderzoek van start gaat en kunnen bepalend zijn voor het resultaat.

### Moeilijkheden om algemene elementen van het drama te bekomen

Wat schijnt op het eerste zicht eenvoudiger dan een plaatsaanduiding en een uur? "Rond 13u45 lokale tijd vliegt een toestel tegen de flank van een berg, meer precies in Bibatama op min of meer 20 km oost-zuid-oost van Masisi en ongeveer 55 km west-noord-west van Goma", zo staat het in het verslag van de onderzoekscommissie. Wanneer men deze formulering herleest, begrijpt men hoe moeilijk het is om de feiten vast te stellen en er zekerheden uit af te leiden, kortom om onweerlegbare bewijzen te bekomen. Het onderzoek zal buitengewoon ingewikkeld worden. De plaats van het drama, een bergflank, is uiterst ontoegankelijk. In die maand augustus kunnen de leden van de onderzoekscommissie ODOV (Onderzoeksdienst voor Vliegtuigongevallen) enkel de plaats overvliegen per helikopter. Enkele te zware stukken van het toestel kunnen niet overgebracht worden. Tal van de instrumenten werden door de inboorlingen gedemonteerd en

en cours mais il n'y a eu aucune perte. On peut donc en conclure que les troupes qui vont être acheminées ultérieurement d'Usumbura viennent pour relever les paras afin de leur permettre d'opérer sur d'autres terrains et ainsi de remplir leur rôle d'unité de défense d'un aérodrome qui est déjà sous contrôle.

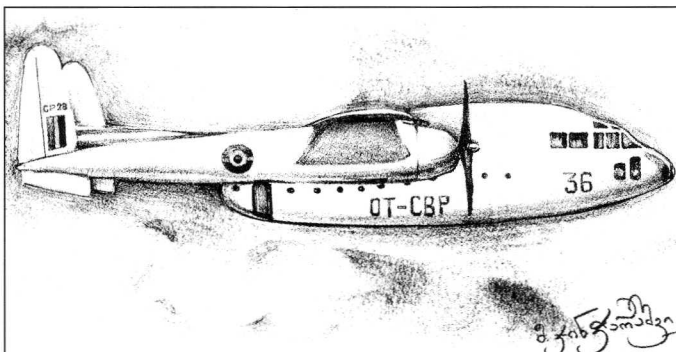
Le 19 juillet, un premier groupe d'une soixantaine d'hommes de Kleine-Brogel, quitte donc l'Athénée d'Usumbura. Le lieutenant Schampaert note: "om 07u00, kapitein J. Jongen is vertrokken met C-119 en OC-3 naar Bunia". Il importe de bien noter que deux avions sont nécessaires pour ce transport. Un DC-3 qui embarque une vingtaine d'hommes va effectuer le même jour un vol similaire à celui du C-119 CP-36 qui lui se charge du reste, soit une quarantaine d'UDA.

A 19h10, l'officier en second consigne laconiquement qu'il a été contacté par le colonel Delperdange de la COMRU et qu'il doit fournir la liste des noms du premier groupe. A 21h30, il consigne qu'il est maintenant au courant: «De C-119 is verongelukt. Bilan acht zwaar gekwetsten, de anderen dood...»

Ces derniers extraits montrent qu'en début de soirée, les autorités militaires belges (BAKA et COMRU) impliquées dans l'opération "Temploux", sont d'abord au courant d'un accident, puis ensuite du triste bilan qui est porté à la connaissance des compagnons d'armes de la compagnie d'UDA. Mais comment l'information du crash est-elle parvenue à près de 750 km de distance, quand et sous quelle forme? Les premiers éléments bruts déterminent généralement le démarrage de l'enquête et peuvent conditionner les recherches d'explication.

Difficile de réunir les éléments bruts du drame

Quoi de plus élémentaire à première vue qu'une localisation et une heure? "Vers 13h45 locale l'avion s'écrase sur le flanc d'une montagne très précisément à Bibatama à plus ou moins 20 km est-sud-est de Masisi et plus ou moins 55 km ouest-nord-ouest de Goma". Telle est la formulation figurant dans le rapport de la commission d'enquête. Cette formulation, si l'on veut bien se donner la peine de la relire, illustre de façon évidente toute la difficulté d'établir des faits, de dégager des certitudes, bref d'obtenir des preuves irréfutables. Le travail d'enquête sera excessivement laborieux. Le site du drame est très difficile d'accès, un flanc de montagne. Au mois d'août, les membres du service d'enquête SEEA (Service d'Enquête des Accidents Avions) ne pourront y accéder et ne feront qu'un survol en hélicoptère des lieux. Il sera impossible de ramener certaines pièces trop pondéreuses de l'avion. Beaucoup d'instruments ont été démontés, subtilisés par les indigènes. Les enquêteurs devront se fier aux photos et aux rapports





ontvreemd. De onderzoekers kunnen alleen vertrouwen op foto's en verslagen van blanke kolonisten waarvan enkelen, volgens sommigen zeer beslagen zijn in de luchtvaart of in de administratie. Geen enkele van de bemanningsleden heeft het overleefd. Blijven dus als getuigen de overlevende VVE-soldaten, die de laatste twee dagen in een vliegtuig doorbrachten en bovendien niet vertrouwd zijn met luchtvaartproblemen. Toch laten hun verklaringen toe grote stukken van de puzzel in elkaar te passen, maar ze helpen de onderzoekers niet te weten te komen wat in de cockpit gebeurde.



Sommige getuigen worden heel laat gehoord. Nemen wij bijvoorbeeld de diegenen die reeds vermeld werden met betrekking tot de technische staat van het vliegtuig: de dienstdoende electricien in Usumbura wordt op 3 oktober gehoord; de boordmecanicien op 12 december en de technische officier in BAKA op 6 januari, bijna zes maand na de feiten! Daarenboven moet men nog getuigen vinden die door de gespannen situatie naar België teruggekeerd waren. Tenslotte zullen zekere getuigen nooit gehoord worden, omdat zij in ongecontroleerde gebieden in Conga verblijven, of omdat men elk spoor van hen bijster is.

Eén van de essentiële factoren is natuurlijk de sfeer van de militaire operaties. In Usumbura wordt geen vluchtplan neergelegd en heerst volledige radiostilte! Bepaalde inlichtingen kunnen niet gecheckt worden, verklaringen niet vergeleken, of sommige getuigen niet opnieuw opgeroepen. Wanneer het onderzoek afgesloten wordt bevinden sommige personen of documenten zich nog steeds in gebieden waar de Belgische militairen niet welkom zijn! Deze controles zullen later nooit meer uitgevoerd worden. Misschien hadden zij er toe kunnen bijdragen om de timing van het gebeuren te verduidelijken: "Wanneer zijn er moeilijkheden gerezen? Op welke plaats en op welk tijdstip van de vlucht? Welk is het juiste uur van de crash?"

### Parameters van de laatste vlucht

We zagen reeds dat voor het overvliegen van de VVE soldaten naar Bunia gebruik werd gemaakt van twee toestellen, een DC-3 en de CP-36. Volgens de DC-3 piloot kreeg elke boordcommandant afzonderlijk zijn instructies. Hijzelf heeft geen enkel overleg gehad met commandant Van Gompel van de CP-36. Hij was aanwezig toen de VVE aan boord gingen van beide vliegtuigen. Hij herinnert zich nog dat een dokter die eerst plaats nam in de CP-36 overstapte op zijn DC-3, waaruit hij besloot dat de CP-36 later zou vertrekken. Hij steeg met zijn DC-3 op om O?uOO.

transmis par des colons blancs par ailleurs dans le chef de certains tout à fait qualifiés en matière aéronautique ou administrative.

Aucun membre de l'équipage n'a réchappé. Restent donc comme témoins des miliciens UDA qui viennent de passer près d'un jour sur les deux derniers dans un avion et qui ne sont pas familiers des problèmes aéronautiques.

Leurs déclarations et témoignages permettent néanmoins aux enquêteurs d'ajuster les pièces majeures du puzzle mais ne les éclairent pas sur ce qui se passe dans le cockpit.

Certains témoins ne seront entendus que bien tardivement. Prenons, par exemple, ceux déjà cités dans le cadre de l'analyse de l'état technique



de l'avion: l'électricien de service à Usumbura sera entendu le 3 octobre, le technicien de bord, le 12 décembre, et l'officier technicien à BAKA le 6 janvier, près de six mois après les faits! Par ailleurs, il faut retrouver des témoins qui, sous la pression des événements, sont rentrés en Belgique. Enfin, certains témoins ne seront pas auditionnés. Soit, parce qu'ils séjournent encore au Conga mais dans des zones incontrôlées, soit tout simplement parce que toute trace d'eux a été perdue.

Un des paramètres fondamentaux réside évidemment dans le climat d'une opération militaire. Pas de dépôt de plan de vol à Usumbura et silence radio! Certaines informations ne pourront être vérifiées, certains recoupements ne pourront être opérés, certains témoins réentendus sur des points bien précis. Ces personnes ou documents sont toujours localisés au moment de la clôture de l'enquête en zone ou des militaires belges ne seraient pas les bienvenus! Ces contrôles ne seront jamais effectués par la suite. Ils auraient peut-être permis de mieux préciser le timing des faits. Quand les problèmes sont-ils apparus? A quel endroit ou à quel moment du vol? Quelle est l'heure exacte du crash?

### Les paramètres du dernier vol

Comme on l'a vu, deux avions ont été prévus pour acheminer les soldats UDA vers Bunia, un DC-3 et le CP-36. D'après le pilote DC-3, chaque commandant a

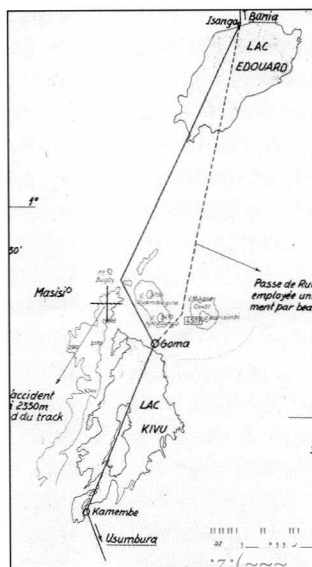
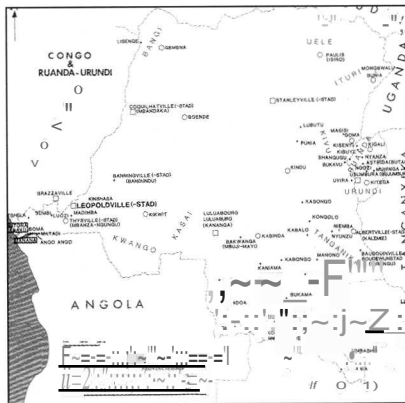


De CP-36 vertrok uiteindelijk om 12u57. Waarom deze vertraging? Opnieuw technische moeilijkheden? Noch voor haar onderzoeken, noch voor haar besluitvorming heeft de commissie zich hierover gebogen. Eén van de verhoren geeft ons een eenvoudig en logisch antwoord: *"De vlucht liep bijna twee uur vertraging op omdat, gezien het groot aantal toestellen dat nog moest tanken, de CP-36 niet in de mogelijkheid was om zich eerder van brandstof te bevoorraden. Het toestel is ten andere onmiddellijk na het tanken vertrokken"*. De luchthaven van Usumbura is inderdaad overvol met militaire toestellen die aanschuiven om brandstof te tanken. Bovendien is er een aan- en afvliegen van burger-toestellen die de repatriëring van de burgers verzekeren. Het aantal vluchtelingen in Usumbura wordt door COMRU op 5000 geraamd. Er heerst daar wel degelijk een crisiseer.

In deze onrustige periode worden voor de Belgische militaire vliegtuigen geen vluchtplannen opge- maakt in Usumbura en de diensten van de luchtvaart- controle worden van hun bewegingen niet op de hoogte gesteld. Enkel de identificatie en het uur van opstijgen worden genoteerd. *"We herinneren er aan dat moet rekening gehouden worden met het feit dat deze diensten personeel hadden dat niet alle waarborgen bood om de geheimhouding te verzekeren"*. In de rand hiervan ontdekten we per toeval dat de bemanningen de instructie kregen om bij het naderen van een "onveilig" vliegveld de verkeersleiding in het "Vlaams" te contacteren: *"Inderdaad, het lijkt steeds meer aangewezen om het Vlaams te gebruiken bij radio- en telegrafiecomunicaties"*.

Door het gebrek aan radiocontact en het sluiten weerkundige stations, tengevolge van de overname door de inboorlingen van enkele vliegvelden, zoals Goma, hebben er volgens de bevelhebber van de luchthaven van Usumbura toe geleid dat van 14 tot 20 juli geen weersvoorspellingen konden bekomen worden. De bemanning van de CP-36 moet zich tevreden stellen met haar eigen waarnemingen bij het opstijgen in Usumbura. Het is niet bekend welke van de drie klassieke vliegroutes naar Bunia door het toestel werd genomen. Het is wel bekend dat de CP-36 kort voor het vertrek nog 4905 liters brandstof tankte. Maar hoeveel was er nog in de tanks na de laatste vlucht? Het zou logisch zijn te veronderstellen dat de piloot en de navigator, wetende dat zij moesten opereren in opstandig gebied en landen op een vliegveld dat de vorige dag heroverd werd, beslist hebben het maximum aan brandstof te nemen om een heen- en terugvlucht te maken of om een veilig uitwijkvliegveld te bereiken. Indien dat het geval was, dan was zijn gewicht zonder lading maximaal. Dit probleem van gewicht moet benadrukt

reçu ses instructions séparément et lui-même n'a eu aucune concertation avec le commandant Van Gompel du CP-36. Il a assisté à l'embarquement des UDA dans les deux avions. Mais lorsqu'un médecin déjà à bord du CP-36 rejoint par permutation son DC-3, il en déduit que le CP-36 décollera plus tard. Son DC-3 prend l'air dès 07h00. Le CP-36 ne décollera finalement qu'à 12h57. Pourquoi ce retard? Nouvel ennui technique? La commission ne s'est pas penchée sur ce sujet ni dans ses investigations, ni dans ses conclusions. Une des auditions nous apporte une réponse simple et logique: *"1 fut retardé d'environ deux heures parce qu'il n'était pas possible de faire son plein à cause des nombreux avions en attente de la même opération. 1 est d'ailleurs parti immédiatement après son plein"*. Usumbura est, en effet, engorgé par la présence de tous les appareils militaires qui font la file dans l'attente du ravitaillement en carburant. N'oublions pas non plus le carrousel d'avions civils qui prennent en charge le rapatriement de civils. Le nombre des réfugiés à Usumbura est par ailleurs évalué à 5000 personnes par la COMRU. Il y a bien l'état de crise. En cette période trouble, les avions militaires belges ne déposent pas de plan de vol à Usumbura et le contrôle du trafic aérien n'est pas tenu au courant de leurs mouvements. Seuls les indicatifs et les heures de départ sont renseignés. *"1 convient en effet de rappeler que ces organismes employaient du personnel qui ne présentait pas toutes les garanties nécessaires pour garder le secret des opérations"*. Dans ce contexte, nous sommes tombés par hasard sur l'instruction donnée aux équipages approchant d'aérodromes «unsafe» de contacter la tour en flamand: *"En effet, il s'avère de plus en plus nécessaire d'utiliser le flamand pour les communications radio et télégraphique"*. Le manque de contact radio et la fermeture de stations météo suite à la prise de contrôle de certains aérodromes par les indigènes, comme celui de Goma, n'ont pas permis, selon le commandant de l'aéroport d'Usumbura, d'établir de prévision météo du 14 au 20 juillet. L'équipage du CP-36 n'a comme référence météo que la situation observée à Usumbura au moment du décollage. Nous ignorons laquelle des trois routes classiques, il entend utiliser en direction de Bunia. La seule information précise à propos du carburant concerne un refueling de 4905 litres effectué peu avant le départ. Mais que reste-t-il dans les cuves depuis le dernier vol? Il est raisonnable de



worden, want naast de VVE met hun uitrusting vervoerde het toestel ook materiaal voor de Ardense Jagers en kisten van het Rode Kruis.

De gevolgde vliegroute zal nooit met juistheid gekend worden en het uur waarop het ongeluk gebeurde is door vergelijkingen van verklaringen ook maar bij benadering vastgesteld. Het tragisch nieuws werd in Usumbura bekend rond 19h00. Ook in België werd rond hetzelfde uur het nieuws vernomen. Een radioamateurl, de heer Lintelo (ON4L1), had het bericht opgevangen verstuurd door de heer Leroy (905FW) vanuit Kisenyi en gericht aan het ministerie van Landsverdediging: *"C-119 stort neer om 13u45 op 25 km van Sake-Masisi. Toestel afkomstig van Kleine-Brogel met 40 man VVE aan boord. Hulpcolonne onderweg"*. De verwarring omtrent de herkomst van het toestel is gemakkelijk te verklaren. Het zijn de inboorlingen uit de omgeving die zich onder de leiding van de enige valide overlevende, de soldaat-milicien H. Vanstreeis, om de gewonden bekommeren. Ongeveer twee uur later hebben zij twee blanken verwittigd die dan de hulpverlening begonnen. H. Vanstreeis zou gezegd hebben dat zij afkomstig waren uit Kleine-Brogel. Dit nieuws werd dan verder mondeling verspreid. Bij latere ondervraging zullen de overlevenden aan de onderzoekers verklaren dat zij schatten dat het vliegtuig ongeveer drie kwartuur onderweg was toen de moeilijkheden begonnen.

Op aanvraag van de onderzoekscommissie heeft een naderhand uitgevoerde berekening geleid tot het situeren van het toestel. Deze gaf als resultaat dat na 45 minuten vlucht de gegiste plaats van het ongeval zich bevond in de "onmiddellijke nabijheid" van de feitelijke ligging van het wrak.

### Schaarse getuigenissen van de overlevenden

Wij beschikken over verschillende uitgangspunten betreffende de laatste ogenblikken van de vlucht van de CP-36. Op 21 juli werd, om tijd te winnen, een brief meegegeven met de bemanning van een SABENA Boeing op terugvlucht naar Brussel waarin de kolonel, chef operaties te BAKA, het volgende meldt "Het lijkt of het vliegtuig moeilijkheden zou hebben ondervonden met een motor. Oe enige overlevende die het geluk had te ontkomen, verklaart dat de boordcommandant het order heeft gegeven om alle vracht over boord te werpen. Kitbags, wapens, munitie, enz. werden buiten gegooid. Weinige ogenblikken later deed zich de crash voor, het vliegtuig botste tegen een berg waarop het onmiddellijk in brand vloog". Deze informatie berust op de getuigenis van een overlevende en was waardevol genoeg om ze met de nodige spoed aan de Generale Staf te Brussel over te maken. Deze verklaring komt echter niet voor in het onderzoeksdossier van de ODOV.

Op 23 en 24 juli ontmoeten de onderzoekers te Kisenyi, een oud-chauffeur van een generaal van de Luchtmacht welke hun verklaart: *"dat hij er zich bepaald rekenschap van gaf dat de rechte motor niet meer draaide"*. Hij heeft deze vaststelling gedaan toen hij zich op zijn plantage bevond gelegen op ongeveer

penser que pilote et navigateur devant se rendre dans une région troublée pour atterrir sur un aérodrome repris la veille doivent avoir décidé d'emporter un maximum de carburant pour être à même de faire un aller-retour ou de rejoindre un aérodrome de diversion sûr. Si c'est le cas, son poids est alors maximal à vide. Ce problème de poids doit être souligné d'autant plus qu'outre les UDA et leur équipement, il transporte également du matériel pour les Chasseurs ardennais et des caisses de la Croix Rouge.

Si la route suivie ne sera jamais connue avec précision, l'heure de l'accident retenue ne représente elle aussi qu'une bonne approximation déterminée par recoupements. Nous avons vu qu'en début de soirée, vers 19h00, la nouvelle est connue à Usumbura. Elle semble l'être au même moment en Belgique. Un radio amateur, monsieur Lintelo (ON4L1) a capté le message émis par monsieur Leroy (905FW) depuis Kisenyi à l'adresse du ministère de la Défense Nationale: *"C-119 écrasé à 13h45 à 25 km de Sake-Masisi. Appareil venant de Kleine-Brogel et transportant: 40 hommes UOA. Colonne de secours partie"*. L'inexactitude quant à l'origine de l'appareil s'explique aisément. Des indigènes de l'endroit se sont occupés des blessés sous la direction du seul rescapé valide, le soldat-milicien H. Vanstreeis et environ deux heures plus tard ont averti deux colons blancs qui ont alors organisé les secours. H. Vanstreeis, néerlandophone aura signalé qu'ils venaient de Kleine-Brogel et la transmission orale aura fait le reste! Plus tard, les survivants interrogés par les enquêteurs estimeront que l'avion volait depuis trois quarts d'heure lorsque les problèmes ont commencé. A la demande des enquêteurs, le calcul à posteriori de la navigation conduit à déterminer, après quelque 45 minutes de vol, la position de l'avion «à proximité immédiate» de l'emplacement de l'épave.

### De rares témoignages des survivants

Nous disposons de plusieurs relations des derniers moments de vol du CP-36. Dans une lettre du 21 juillet confiée, afin de gagner du temps, à l'équipage d'un Boeing SABENA qui rentre sur Bruxelles, le colonel chef de l'aviation à BAKA écrit: *"Il semble que l'avion ait eu des ennuis de moteur. Le seul survivant qui a eu la chance d'en réchapper déclare que le pilote a donné ordre de fanquer tout le fret par-dessus bord. Kitbags, armes et munitions etc. ont valsé. C'est peu après que le crash s'est produit, l'avion percutant une montagne et prenant feu à l'impact"*. L'information repose sur le témoignage d'un survivant mais elle présente l'intérêt d'être formulée à chaud et dans l'optique d'informer au plus vite et au mieux les états-majors bruxellois. De plus, il ne figure pas dans le dossier d'enquête du SEEA.

Les 23 et 24 juillet, à Kisenyi, les enquêteurs ont rencontré un ancien chauffeur d'un général de la Force Aérienne, qui leur a confié: *"qu'il s'était nettement rendu compte que le moteur droit ne tournait plus"*. Il a fait cette observation dans sa plantation localisée à environ 20 km de l'endroit du crash. Il sera impossible

20 km van de plaats van de crash. Nadien bleek het onmogelijk hem hieromtrent nog te ondervragen. Latere ondervragingen van de overlevenden bevestigen het motordefect en laten toe het verloop van de feiten beknopt te beschrijven:

"Drie kwartier na het opstijgen van de GP-36 bemerken de passagiers een over- en weergeloopt van een bemanningslid. Hij maakt de vasthechtingen van de vracht los en draagt een vijftiental kitbags naar het achterste deel van de laadruimte. Vervolgens keert hij terug naar de cockpit. Enkele minuten later komt hij terug en verplaatst opnieuw een gedeelte van de lading. Hij gaat terug naar de cockpit en keert onmiddellijk weer om de deur links achter te openen. Met de hulp van de pelotonscommandant en een onderofficier worden onze kitbags en de van het Rode Kruis over boord geworpen. Bij het begin van dit heen- en weer lopen, wanneer de vasthechtingen van de lading worden losgemaakt, bemerkt een passagier door een raam dat de schroef van de rechter motor is stilgevallen. Daar het toestel in de wolken vliegt, kan hij enkel de vleugel van de G-119 zien. Op het ogenblik dat de pelotonscommandant VVE opstaat om te helpen bij het buiten gooien van de kitbags, geeft hij het bevel de veiligheidsgordels vast te maken. Terwijl het uitwerpen van de vracht wordt verder gezet, zien de passagiers plotseling via de geopende achterdeur dat het vliegtuig laag boven bomen scheert. Weinige tijd later voelen ze een brutale centrifugale versnelling, en terwijl de pelotonscommandant zich ergens tracht vast te grijpen, stort het toestel tegen de grond te pletter".

### Verloop van het drama

Op basis van deze synthese kan men vier fasen onderscheiden. In een eerste fase vliegt het toestel in de wolken. De bemanning wordt geconfronteerd met het stilvallen van de rechter motor. Een bemanningslid bereidt kalm en methodisch het uitwerpen van de lading voor. In een tweede fase wordt de instructie gegeven de veiligheidsgordels vast te maken en wordt het uitwerpen van de vracht snel door drie personen uitgevoerd. Dit uitwerpen verbaast niemand van de drie overlevenden. In hun ogen maakt dit deel uit van een normaal verloop van de noodoperaties. Tijdens de derde fase bemerken de overlevenden plotseling bomen door de geopende deur. De grond is dus heel dichtbij. De vierde fase tenslotte begint met een snelle rotatie, het vliegtuig stort te pletter en vat vuur.

Eén enkele milicien VVE geeft een samenhangende en gestructureerde uitleg die een maximum aan gegevens bevat. Deze uitleg is betrouwbaar daar de persoon in kwestie op geen enkel moment het bewustzijn heeft verloren. Hij beweert dat alles uiterst snel is gegaan. Tussen het klaarmaken voor het uitwerpen van de kitbags en de kisten van het Rode Kruis zouden er slechts vijf à tien minuten zijn verlopen. Volgens zijn onfortuinlijke metgezellen die soms zeer laconiek de hun gestelde vragen beantwoorden, zouden slechts twee tot zeven minuten zijn verlopen tussen het openen van de deur en het neerstorten van het toestel. (wordt vervolgd)

par la suite de le réentendre. Les auditions ultérieures des survivants confirment la panne moteur et permettent de reconstituer le fil des faits et d'en dresser la description succincte suivante:

« Trois quarts d'heure après le décollage du GP-36, les passagers assistent à un va et vient d'un des membres de l'équipage. Descendant de la cabine de l'équipage, il détache les amarres fixant le fret à l'avant du cargo et porte une quinzaine de kitbags à l'arrière de l'appareil. Il retourne ensuite à la cabine. Quelques minutes se passent, puis il revient poursuivre le déplacement du fret et, sans l'avoir terminé, retourne au poste de pilotage pour en ressortir tout de suite. Cette fois, il ouvre précipitamment la porte de parachutage arrière gauche et se faisant aider par le commandant du peloton puis encore par un sous-officier, jette par-dessus bord des kitbags et les caisses de la Croix Rouge. Au tout début de ce va et vient, soit lorsque l'on enlève les amarres, un passager s'étant levé, remarque que l'hélice du moteur droit est arrêtée. L'avion vole dans les nuages. Par les hublots, il ne voit que l'aile du G-119. L'ordre d'attacher les ceintures de sécurité est donné par le commandant de peloton UDA au moment où il se lève pour aider à porter les kitbags. Alors que le largage de fret se poursuit, les passagers aperçoivent subitement des arbres par l'ouverture de la porte de parachutage. Peu après, ils ressentent une forte accélération centrifuge et, tandis que le commandant du peloton cherche à s'agripper à quelque chose, l'avion s'écrase au sol ».

### Scénario du drame

Sur base de cette synthèse, on peut distinguer quatre phases. Dans la première phase, l'avion vole dans les nuages. L'équipage est confronté à l'arrêt du moteur droit. Un largage en vue d'alléger l'appareil est préparé par un seul homme avec calme et méthode. Dans une deuxième phase, l'ordre est donné d'attacher les ceintures et le largage du fret s'effectue dans la précipitation et par trois personnes. Ce largage ne surprend pas trois des survivants. A leurs yeux, il fait partie du déroulement logique et normal des opérations d'urgence. Pendant la troisième phase les survivants aperçoivent brutalement des arbres par la porte ouverte. Le sol est donc proche. La quatrième phase commence par une violente rotation, l'avion s'écrase brutalement et prend feu.

Un seul milicien UDA donne un récit cohérent, structuré comprenant un maximum d'éléments. Ses souvenirs semblent fiables d'autant plus qu'il n'a perdu conscience à aucun moment. Il estime que tout est allé très vite. Depuis la préparation du largage des kitbags jusqu'à celui des caisses de la Croix Rouge, entre cinq et dix minutes se sont écoulées. Ses compagnons d'infortune répondent aux questions qui leur sont posées et parfois très laconiquement. Entre le moment de l'ouverture de la porte et le crash, la fourchette oscille entre sept et deux minutes. Enfin, l'un des survivants parle d'une trentaine de secondes entre le moment où il voit les arbres et le crash.

(à suivre)



## Adjudant vlieger b.d. Francis Dalcq

Vliegtuigtechnicus, loadmaster en flight engineer  
C-130 in de 15 Wing van 1968 tot 1990

Vertaling door Marie-Christine en Paul Buyse

**U begon uw militaire loopbaan als vliegtuigtechnicus. Waarom deze keuze?**

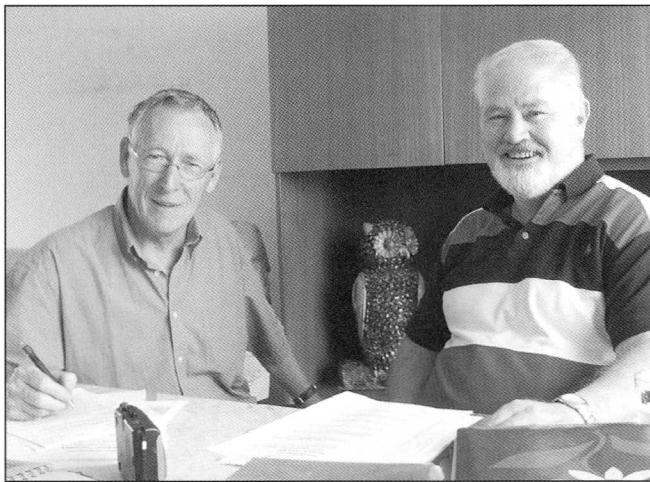
Ik nam dienst in het leger op 1 september 1965. Daar mijn vader zelf bij de Luchtmacht was, solliciteerde ik dan voor de Luchtmacht. Ik werd toegelaten tot de Technische School van Saffraenberg maar voor de Landmacht! Ik stond op het punt te weigeren, doch op aandringen van mijn vader heb ik dan toch de cursus gevolgd. Na een maand vroeg ik mijn mutatie aan naar de Luchtmacht en twee maand later werd mij dit toegestaan.

Vooraleer ik naar Saffraenberg ging, was ik reeds in het bezit van de diploma's A3 mecanicien en A3C electra-mecanicien. Tijdens de eerste twee jaar Saffraenberg heb ik aldus mijn A3-studies overgedaan. Op het einde van deze cyclus mocht men een richtingskeuze maken in functie van de bekomen studieresultaten. Mijn voorkeur ging uit naar de richting technisch tekenaar doch spijtig genoeg was er enkel een aanvraag voor een kandidaat voor de Zeemacht.

Ik was bereid om het even welke functie te aanvaarden op voorwaarde echter dat deze dicht bij Brussel, waar ik woonde, te vervullen was. Het werd vliegtuigtechnicien op de basis van Meisbroek. Na nog een jaar specialisatie kon ik de technische school verlaten met het brevet van mecanicien vliegtuigmotoren.

**U vervoegde de 15 Wing in 1968. Waarom de 15 Wing? Welke was er uw functie in de groep onderhoud?**

Ik vervoegde inderdaad de 15 Wing op 1 september 1968 en werd er ingedeeld bij de onderhoudsdienst, sectie "quick change engines C-119". In 1969 ging ik over naar de inspectie van de motoren voor "Pembroke" en DC-3 Dakota. In Saffraenberg had ik dit soort motoren nooit gezien zodat het in Melsbraek een "on the job training" werd!



## Adjudant aviateur e.r. Francis Dalcq

Technicien avion, loadmaster et flight engineer  
C-130 au 15 Wing de 1968 à 1990

**Vous avez débuté votre carrière militaire comme technicien avion. Pourquoi ce choix ?**

Je suis rentré le 1 septembre 1965 à l'armée. Parce que mon père était à la Force Aérienne, j'ai sollicité à la Force Aérienne. J'ai été admis à l'Ecole Technique de Saffraenberg, mais pour la Force Terrestre! J'étais prêt à refuser, mais je suis quand même rentré parce que

mon père a insisté. Après un mois, j'ai demandé de passer à la Force Aérienne, et en effet, deux mois plus tard, j'ai changé de force.

Avant mon entrée à Saffraenberg, j'avais en poche les diplômes A3 de mécanicien et A3C d'électromécanicien. J'ai donc effectué les deux premières années en recommençant mes A3. En fin de cycle, on a pu choisir en fonction de ses résultats. J'ai émis le désir d'être dessinateur industriel, mais malheureusement, il y avait qu'une demande à la Force Navale.

J'étais prêt à travailler dans n'importe quel emploi, mais le plus près de Bruxelles, puisque j'y habitais. Ce fut mécanicien avion pour Meisbroek. Après un an de spécialisation, j'ai quitté l'école technique avec mon brevet de mécanicien moteur avion.

**Vous êtes arrivé au 15 Wing en 1968. Pourquoi le 15 Wing? Quelle était votre fonction au sein du groupe de maintenance?**

En effet, je suis arrivé au 15 Wing le 1 septembre 1968 et j'ai été affecté au groupe de maintenance «quick change engines C-119». En 1969, je suis passé à l'inspection moteur Pembroke et DC-3 Dakota. A Saffraenberg, je n'avais jamais vu ces moteurs, et à Melsbroek, cela a été un training «on the job».

Mais en 1970, je suis envoyé en renfort au groupe de maintenance de la base de Brustem ou je faisais l'inspection des cellules des Fouga-Magister. Cela ne m'arrangeait pas du tout et n'était pas ma spécialité. Après un an et de ma propre initiative, je suis retourné au 15 Wing ou j'ai été intégré dans l'équipe d'inspec-

In 1970 werd ik echter naar de basis van Brustem gestuurd ter versterking van de onderhoudsgroep. Ik voerde er de inspecties uit van de rompen van de Fouga-Magister vliegtuigen. Dit soort werk beviel mij in geen geval en het ik was er daarenboven ook niet in gespecialiseerd.

Een jaar later ben ik op eigen aanvraag teruggekeerd naar de 15 Wing waar ik werd opgenomen in de inspectieploeg van de C-119. Ik was altijd gelukkig als ik een depannage in het buitenland kon meemaken. Ik herinner mij nog heel goed mijn eerste buitenlandse depannage: Keulen! In deze functie en in deze ploeg, kon ik helpen bij het uitvoeren van de laatste inspecties en het terug luchtwaardig maken van de C-119 toestellen in 1972 en 1973, vooraleer ze hun allerlaatste vlucht naar Koksijde maakten.

Het was namelijk zo dat wij deze vliegtuigen gekregen hadden van de Amerikanen. Zij wilden de toestellen niet terugnemen en de Luchtmacht mocht ze ook niet verkopen. Vandaar dat ik gedurende drie maand in Koksijde verbleef om er de motoren en de rompen onklaar te maken voor verder gebruik.

In 1972 volgde ik de cursus motoren C-130. Het was fantastisch om aan dit groot nieuw pas aangekomen vliegtuig te mogen werken!

**Heeft u ook als vliegtuig mecanicien deelgenomen aan buitenlandse opdrachten van de C-130's?**

Gedurende de periode van de humanitaire zendingen naar de Sahellanden (1972-1973) deed ik mijn eerste vlucht als begeleidend mecanicien naar Niamey in Niger. De bemanning bestond uit de piloten commandant D. Bague en adjudant-chef I. Van Laere, system operator commandant Christiaens, navigator kapitein A. Vermeesch en loadmaster adjudant S. Beulens.

Er deden zich heel wat technische problemen voor want dit gloednieuw vliegtuig had zijn kinderziekten nog niet doorgemaakt. Bovendien hadden wij nog niet veel ervaring bij het opereren bij zeer hoge temperatuur en in een woestijnomgeving. Er zich talrijke moeilijkheden voor met de koeling en de druk in het vliegtuig.

**U wou boordmecanicien op C-130 worden, doch u werd eerst loadmaster-steward. Wat een rare geschiedenis?**

In 1973 heb ik gepostuleerd voor boordmecanicien op DC-G. Na de fysische proeven werd me medegedeeld dat ik wel mocht vliegen doch niet als boordmecanicien DC-G. Deze toestellen zouden weldra vervangen worden door twee B-727's, daarom werd mij voorgesteld laadmaster-steward te worden op C-130.

Persoonlijk was ik daar niet zo in geïnteresseerd. Ik verkoos verder aan de vliegtuigen te werken: opzoeken van defecten en demonteren. Daàr lag mijn roeping. Laden en lossen was niet echt hetgeen ik in het vliegwezen zocht. Een collega, Etienne Stevens, die in hetzelfde geval verkeerde, heeft mij toen overtuigd om het aanbod om laadmaster-steward C-130 te

tion des C-119. J'étais toujours heureux de participer dans les missions de dépannage. Je me souviens encore de ma première mission de dépannage à Cologne! Dans cette fonction, j'ai terminé les dernières inspections et les remise en état de vol des C-119 pour leur dernier vol vers Coxyde en 1972-73. Après, j'ai passé trois mois à Coxyde à mettre hors service les moteurs et cellules, car les Américains qui nous les avait donnés en prêt dans les années cinquante, ne les voulaient plus et nous ne pouvions pas les vendre. En 1972, j'ai suivi les cours de moteur C-130 au 15 Wing et j'ai été heureux de pouvoir travailler sur le nouveau grand avion qui venait d'arriver!

**Comme mécanicien avion, est-ce que vous avez accompagné des C-130 en mission à l'étranger?**

Durant les missions humanitaires au Sahel en 1972-1973, je suis parti pour ma première mission comme mécanicien d'accompagnement à Niamey au Niger. L'équipage était composé de deux pilotes, le commandant D. Bague et l'adjudant-chef I. Vanlaere; le commandant Christiaens, un pilote dans le rôle de system operator; le capitaine A. Vermeesch, navigateur; et l'adjudant S. Beulens, loadmaster (technicien à l'époque).



Nous avons eu des problèmes techniques, car cet avion neuf n'avait pas encore fait sa maladie, comme on dit, et en plus, nous n'avions pas beaucoup d'expérience des opérations dans un climat très chaud! Il y avait beaucoup de problèmes d'air conditionné, de pressurisation, de chaleur et de poussières de sable.

**Vous vouliez devenir flight engineer (mécanicien de bord) C-130, mais vous avez été d'abord loadmaster-steward. Quel drôle d'histoire?**

En 1973, j'ai postulé pour mécanicien de bord sur DC-G. L'examen physique terminé, on m'a communiqué que j'étais apte à valoir, mais pas comme mécanicien de bord DC-G! Ces avions allaient bientôt être rem-

worden toch te aanvaarden.

Na het volgen van drie maand cursus in de 15 Wing, verwerf ik op 1 oktober 1974 het brevet van loadmaster-steward C-130. In die tijd werd er het 20 Smaldeel met vaste C-130 bemanningen gewerkt, dit beduidde dat dezelfde vijf bemanningsleden altijd samen vlogen. Bij afwezig heden door ziekte of verlof, sprong ik in als vervanger gezien ikzelf niet tot een vaste bemanning behoorde. Gezien de derde piloot steeds een system operator was, betekende een load master-technicus een goede zaak.



**Waar en hoe verliep de opleiding tot boordmechanicien?**

In 1975 heerste er in de 15Wing een groot tekort aan piloten. Het was dan ook logisch dat de system operators terug hun functie als piloot uitoefenden tot grote tevredenheid van deze laatsten, hetgeen heel begrijpelijk was. Om de aldus vrijgekomen plaatsen van system operator in te nemen, werden de loadmasters vliegtuigtechnici omgeschoold tot boordmechaniciens. Voor het niet-technisch personeel werd de taak van loadmaster-steward ingesteld. Met het verdwijnen van de C-119's werd ook het statuut van gebrevetteerde boordmechanicien afgeschaft. Ik wou dan ook geen omschakeling naar C-130 doen zolang er geen correct statuut werd voorzien. Er werden uiteindelijk beloftes gedaan met als gevolg dat ik de omscholing naar boordflight engineer met de laatste groep loadmaster vliegtuigtechnici heb gevolgd. De AMF manoeuvres (ACE Mobile Forces) in Turkijë tijdens de maand september 1975, waren de gelegenheid om de nieuwe flight engineers te vormen en te lossen. Ikzelf voltooide mijn opleiding op 2 maart 1976. Het was het begin van een lange wachtperiode om uiteindelijk op 26 mei 1981 gebrevetteerd vliegend personeel te worden.

**Hebt u dikwijls situaties in vlucht beleefd waarbij de bemanning en het vliegtuig in gevaar kwamen?**

Gedurende de 16 jaar dat ik gevlogen heb, zijn wij drie

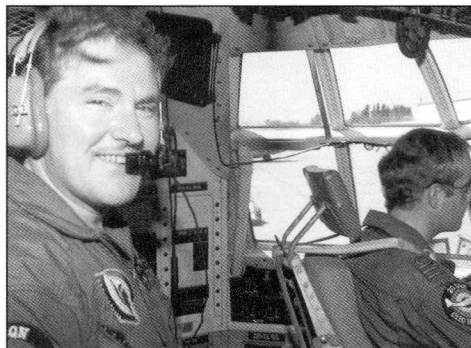
placés par deux B-727. Comme j'étais apte à voler, on m'a proposé de voler sur C-130 comme loadmaster-steward!

Personnellement je n'étais pas intéressé, j'ai voulu continuer à travailler sur les avions, démonter, rechercher les pannes, car c'est là qu'était ma vocation. Charger et décharger n'était pas ce que je recherchais dans l'aviation. Un collègue, Etienne Stevens, qui était dans le même cas que moi, m'a convaincu d'accepter l'offre et d'essayer de devenir loadmaster-steward sur C-130.

Après trois mois de cours au 15 Wing, j'ai reçu mon brevet de loadmaster-steward C-130 le 1 octobre 1974. A l'époque, les équipages C-130 à la 20 Escadrille étaient fixes, c'est à dire que c'étaient toujours les mêmes cinq hommes qui volaient ensemble. Comme il fallait aussi des membres d'équipage pour remplacer les absents (en congé ou malades),

je faisais des remplacements parce que je n'appartenais pas à la première classe de loadmasters. Le troisième pilote étant toujours system operator, avoir un loadmaster technicien avion à bord était une bonne chose.

**Comment et ou se déroulait la formation de flight engineer?**



Une pénurie de pilotes au 15 Wing est survenue en 1975. Afin de récupérer le system operator comme pilote, ce qui faisait beaucoup de pilotes heureux, il paraissait logique de convertir les loadmaster-techniciens avions en flight engineers pour remplacer les system operators, et créer l'emploi de loadmaster-steward pour du personnel non-technique.

Comme le statut de mécanicien de bord navigant breveté avait été supprimé avec la disparition des C-119, j'ai refusé de faire la conversion s'il n'y avait pas de statut correct. Des promesses m'ont été faites et j'ai fait la conversion flight engineer au 15 Wing avec les derniers loadmaster techniciens.

Les manœuvres AMF (ACE Mobile Forces) en Turquie au mois de septembre 1975 ont été le tournant pour former et lacher les nouveaux flight engineers. J'ai terminé cette formation après six mois, le 2 mars 1976. S'en est suivie une période de longue attente, pour aboutir le 26 mai 1981 comme personnel navigant breveté



maal binnengekomen op slechts drie motoren. Met het vertellen van alle incidenten die ik meemaakte zou ik een telefoonboek kunnen volschrijven. Gedurende de eerste jaren waren onze C-130 toestellen niet voorzien van uitwendige brandstoftanks waardoor meer tussenlandingen dienden uitgevoerd. Graag wil ik twee memorabele incidenten aanhalen.

Tijdens mijn eerste zending naar de VSA op 18 maart 1975 maakte ik voor het eerst een landing op drie motoren mede met de CH-02, het vliegtuig dat op 4 mei laatstleden in de brand van een loods van SABENA Technics is verloren gegaan. De bemanning bestond uit de instructeur-piloten van de TCU (Transport Conversion Unit) de commandanten P. Van Boxstael, R. Schoupe, D. Vannueten; de system operator P. Degeyter; en de navigators commandant P. Heremen en kapitein H. Lijnen.

Tijdens het traject Shannon - Washington bereidde ik het middagmaal, bezorgd om toch maar niets te vergeten want met de heren van de TCU aan boord weet je maar nooit! Toen ik wilde opdienen klonk er plotseling een luide knal "decoupling", een verbreking van de overbrengingsverbinding tussen motor en schroef. In de cockpit werden onmiddellijk de betreffende procedures gestart. Ondertussen koelde de maaltijd af. Tot driemaal toe trachtte ik op te dienen, echter zonder succes daar de bemanning het veel te druk had met het ondervangen van het probleem. Zelfs het aanbod van een drankje werd afgewezen.

Wat te doen met de afgekoelde spijzen? Terug ermede naar de oven, doch deze was niet uitgeschakeld waardoor zich een verontrustende geur verspreide. De eerste reactie bij de bemanning was brand in de cargoimte. Na de nodige commentaren werd het terug kalm, maar niemand gebruikte zijn maaltijd!

Toen we 's avonds landden in Washington leek het wel of er langs de landingsbaan slingers van kerstlampjes waren opgehangen.

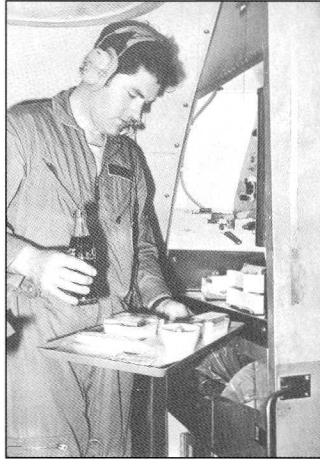
Ik denk dat er wel tien brandweerwagens langs de landingsbaan opgesteld waren om ons veilig op te vangen

Een tweede onvergetelijk incident deed zich voor op 15 oktober 1975 tijdens de repatriëring van Portugese vluchtelingen van uit Angola. We

waren onderweg met twee C-130's om vluchtelingen van Luanda naar Lissabon te brengen. Het detachement bestaande uit vier bemanningen en acht mecaniciens stond onder het bevel van luitenant-kolonel G.

**Avez-vous souvent rencontré des problèmes en vol qui pouvaient mettre l'équipage et l'avion en péril?**

En 16 ans de vol, je suis rentré 19 fois sur trois moteurs. Si je devais me souvenir de tous les incidents, je pense qu'il me faudrait un bottin téléphonique! Les premières années, nos C-130 n'étaient pas équipés de réservoirs à essence extérieurs, ce qui nécessitait plus d'atterrissages et de décollages. Je veux bien raconter deux histoires mémorables.

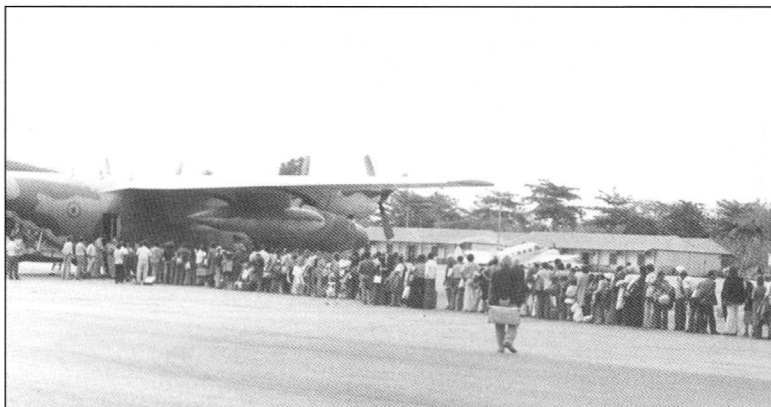


Ma première rentrée sur trois moteurs s'est passée lors de ma première mission vers les USA, le 18 mars 1975 avec le CH-02, que l'on vient de perdre dans l'incendie d'un hangar de SABENA Technics à Zaventem le 4 mai. A part moi, l'équipe était composée d'instructeurs au «transport conversion unit» (TCU). Les pilotes, les commandant P. Van Boxstael, R. Schoupe et D. Vannueten; le system operator le capitaine P. Degeyter et les navigateurs le commandant P.

Heremen et le capitaine H. Lijnen.

Pendant le vol Shannon - Washington, je préparais le repas de midi, très stressé de ne rien avoir oublié, en plus avec les messieurs du TCU! Au moment de servir, un énorme «boum» a résonné, «decoupling» entre un des moteurs et son hélice et les procédures étaient en train de se dérouler dans le cockpit. De mon côté, le repas refroidissait. J'ai proposé par trois fois de leur servir leurs repas, mais l'équipage était trop énervé pour manger; j'ai proposé à boire, mais aussi sans succès. Que faire avec les repas cuits qui refroidissaient? Les remettre au four, mais le four n'était pas éteint et une odeur inquiétante est arrivée aux nez du crew, croyant au feu dans le cargo. Après quelques commentaires, la situation s'est calmée mais personne n'a pris son repas!

A la tombée de la nuit à Washington, on aurait dit qu'ils avaient mis des guirlandes aux sapins de Noël, le long de la piste. Je pense qu'il devait y avoir une dizaine de camions de pompiers pour nous recevoir!



Un autre incident mémorable a eu lieu lors du rapatriement des réfugiés Portugais d'Angola, le 15 octobre 1975. Nous étions partis avec deux C-130 pour rapatrier des réfugiés de Luanda vers Lisbonne en deux rotations. Le détachement, quatre équipages et huit mécaniciens, était sous le commandement de lieutenant-colonel G. Deroo.

Un autre incident mémorable a eu lieu lors du rapatriement des réfugiés Portugais d'Angola, le 15 octobre 1975. Nous étions partis avec deux C-130 pour rapatrier des réfugiés de Luanda vers Lisbonne en deux rotations. Le détachement, quatre équipages et huit mécaniciens, était sous le commandement de lieutenant-colonel G. Deroo.

## Dakota sprak met(f) Dakota s'est entretenu avec

Deroo. Twee bemanningen deden het traject Luanda - Niamey en de andere twee bemanningen het traject Niamey - Lissabon.

Ikzelf maak deel uit van de bemanning van de CH-04. Het is mijn eerste overschrijding van de evenaar. Als bemanning fungeerden commandant J. de Brouwer, kapitein D. Sibille, de navigator kapitein V. Nicolay en system operator adjudant-chef J. Van Haesendonck.

Het traject Meisbroek - Niamey verloopt normaal. Op weg naar Luanda vliegen we dus over de evenaar en word ik traditiegetrouw gedoopt. De boordcommandant scheert mij een wenkbrauw af en ik krijg een speciale cocktail voorgeschoteld!

Op het ogenblik dat de wielen de landingsbaan in Luanda raken gaat een waarschuwingslicht aan, wat betekent dat er zich een oververhitting voordoet in een motorcompartiment. De betreffende motor wordt op de parking stilgelegd. Driehonderd vluchtelingen staan reeds opgelijnd om in te schepen!

De defecte motor wordt nagezien. Ik ontdek een scheur in een leiding en demonteer het stuk. "Wie kan er hier lassen?" is de eerste vraag van luitenant-colonel G. Deroo. Ik voel mij verplicht mezelf op te geven, en ik word als vrijwilliger aangeduid om naar de stad te gaan. Ik word er heengebracht met een wagen bestuurd door een Portugees vluchteling. Zodra wij de luchthaven verlaten, komt ons een grote stroom vluchtelingen tegemoet waardoor onze tocht er niet gemakkelijker op wordt. Luanda loopt leeg, terwijl de rebellen op een tien kilometer van het centrum in hun opmars gestuit worden door een vernietigde brug.

Op zoek naar een elektrische laspost kom ik de stad binnen met een stuk leiding onder de arm. Na ongeveer een uur te hebben rondgedwaald in de spookstad zonder het nodige gereedschap te vinden, besluit ik dat ik waarschijnlijk meer geluk zal hebben in één van de herstellingswerkplaatsen op de luchthaven zelf. Ik keer dan maar terug en vind uiteindelijk een Portugees die een plaatslagerij verlaat. Hij stelt voor het stuk te lassen op voorwaarde dat hij een pak mag meesturen naar Lissabon. Ik aanvaard het voorstel en het stuk wordt hersteld.

De leiding wordt opnieuw op de motor gemonteerd, maar bij het testen van de motor gaat het verklikkerlampje van oververhitting terug aan. Hierop neem ik aluminium eetborden en wikkel deze rond de gelaste leiding. Het probleem is opgelost! Het inschepen kan beginnen.

Tot onze grote verrassing komt de Portugees lasser opdagen met zijn pak: een draaibank met een gewicht van 500 kg! Alle blikken zijn op mij gericht. Wat nu gedaan? Acht vluchtelingen hijsen de machine aan boord. We stijgen op met een toestel dat tot barstentoe volgeladen is. Ik bewaar een heel goede herinnering aan deze zending, temeer omdat ik de C-130 kon laten herstellen en zodoende kon meehelpen om zoveel mensenlevens te redden.

**In 1985 werd u door de Stafchef van de Luchtmacht een "Job Weil Done" uitgereikt. Kunt u ons vertellen waarom?**

Deux équipages faisaient le trajet Luanda - Niamey et les deux autres Niamey - Lisbonne. J'étais avec le CH-04 pour mon premier passage de l'équateur avec les pilotes le commandant J. de Brouwer et le capitaine D. Sibille, le navigateur le capitaine V. Nicolay, et l'adjudant-chef J. Van Haesendonck comme system operator.

Le trip Meisbroek - Niamey se passait bien. Ensuite vers Luanda, mon baptême de passage de l'équateur, tradition au 15 Wing! Le commandant de bord m'a rasé un sourcil et on m'a fait boire un cocktail spécial. A l'atterrissage à Luanda, les roues ont touché le sol et une lumière «nacelle overheat» s'est allumée, on a coupé le moteur au parking. Déjà 300 réfugiés s'étaient alignés pour prendre l'avion!

On a vérifié le moteur et on adécouvert une fissure. On a démonté la pièce. «Qui sait souder ici?» a été la première question du colonel G. Deroo. Je me sentis bien obligé de dire «moi». J'ai été volontaire désigné pour partir dans la ville de Luanda en voiture conduite par un réfugié portugais. Dès la sortie de l'aéroport, j'ai vu la foule qui allait dans le sens inverse. Ce n'était pas évident de passer. La ville se vidait, avec les rebelles à une dizaine de kilomètres, bloqués par un pont détruit. Me voilà en ville avec un tube sous le bras cherchant un poste de soudure.

Après avoir tourné une heure dans la ville déserte, je me suis dit que j'aurais plus de chance de trouver un poste dans les ateliers de l'aéroport. Retour, recherche, fouille et enfin j'ai trouvé un Portugais prêt à quitter son atelier de t6lerie. Après négociations, il m'a proposé de souder la pièce à condition que je prenne un colis pour Lisbonne. J'ai accepté et la pièce a été soudée.

Nous avons remonté la pièce, mais nous n'avions plus les protections autour et, à chaque essai, le «nacelle overheat» se rallumait. J'ai décidé de prendre les assiettes aluminium et de les tourner autour en plusieurs couches. Le moteur a été réparé et l'embarquement a pu commencer.

Surprise. Le soudeur est arrivé avec son colis, une machine outils de 500 kg, tous les yeux se sont retournés vers moi: que faire? Huit réfugiés portugais ont porté le colis à bord. L'avion était plein à craquer! Je tiens un très grand souvenir de cette mission, d'avoir pu réparer le C-130 et sauver autant de gens.

**Un «job weil done» vous a été attribué en 1985 par le chef d'état-major de la Force Aérienne. Pourriez-vous raconter pourquoi?**

J'ai obtenu un «Job Weil Done» en juillet 1985, le text mentionait: «Lors d'une mission humanitaire au Tchad se déroulant du 28 au 30 mars 1985, l'adjudant F. Dalcq, flight engineer C-130 a réussi, grâce à son professionnalisme et son ingéniosité, la remise en route de la turbine auxiliaire tombée en panne, permettant ainsi le démarrage des moteurs. Suite à cette initiative, la Force Aérienne a pu épargner un dépannage coûteux, et la mission humanitaire a pu être accomplie».

Inderdaad, ik ontving een «Job Well Done» in juli 1985, de tekst ervan luidde als volgt: «Tijdens een humanitaire zending naar Tsjaad van 28 tot 30 maart 1985, is adjudant F. Dalcq, flight engineer C-130, dankzij zijn professionalisme en zijn vindingrijkheid, erin geslaagd de hulp turbine, die in panne gevallen was terug in gang te stellen waardoor de motoren konden starten. Door dit initiatief heeft de Luchtmacht een dure depannage kunnen uitsparen en de humanitaire zending is kunnen uitgevoerd worden».

Op 28 maart 1985 rond negen uur 's morgens vertrekt de CH-12 in opdracht van het Rode Kruis op humanitaire zending naar N'Djamena, hoofdstad van Tsjaad, met als bemanning: commandant A. Coulaie, kapitein J.L. Jacquemin, commandant J. Thibaut en sergeant-majoor G. Verdonckt.

Halfweg, in Hassi-Messaoud in Algerije, wordt er een tussenstop gemaakt om brandstof te tanken. De brandstof wordt besteld en er wordt eveneens een elektrische hulpgroep gevraagd om de motoren op te starten. Deze laatste is niet voorhanden doch wij kunnen ons steeds behelpen met de GTC (gas turbine compressor). Deze GTC wil echter niet onmiddellijk starten zodat na enkele vruchteloze pogingen het resultaat een lege batterij is. De brandweermannen bekijken ons vanuit hun bluswagen.

Naast de parkeerplaats bemerk ik wrakstukken van vliegtuigen. Daar vind ik een elektrische kabel die geschikt is om de batterij van de bluswagen te schakelen aan ons vliegtuig. Ik vraag om de bluswagen dichtbij de C-130 te brengen en koppel de kabel aan, ik krijg super stroom! Verder koppel ik de tankwagen aan om met de druk ervan de brandstof tot bij de GTC te brengen die geen brandstof kreeg door een «vapor lock» (luchtbel). De brandstofkleppen gaan echter niet open omdat de bluswagen ondertussen verwijderd werd! Na heel wat «gepalaber» wordt het duidelijk dat de brandweermannen uit veiligheid hun wagen niet tegelijkertijd met de tankwagen aan het vliegtuig willen verbinden. Ze eisen een ontlasting van verantwoordelijkheid, die door onze commandant onmiddellijk wordt bezorgd.

De tankbeurt neemt vier uur in beslag en rond 18h00 kunnen wij vertrekken naar N'Djamena. Ondertussen wordt het donker. Op een uur vliegen van onze bestemming wordt er een drukverlies op een motor vastgesteld waardoor deze dient te worden uitgeschakeld. We landen om 23h00, het is te laat om nog aan de motor te werken.

N'Djamena is somber, de straten zijn verlaten en de gevels dragen nog de sporen van de beschietingen tijdens de staatsgreep.

's Anderendaags wordt het toestel gelost en onder-

de 28 mars 1985 vers 9 heures, on part avec le CH-12 en mission humanitaire pour la Croix Rouge vers N'Djamena, la capitale du Tchad. Les pilotes sont le commandant A. Coulaie et le capitaine J.L. Jacquemin, le commandant J. Thibaut est navigateur et le sergent-major G. Verdonckt est le loadmaster.

A mi-chemin, nous faisons escale a Hassi-Messaoud en Algérie pour un refueling. A l'atterrissage, nous commandons le fuel et un groupe électrique. Il n'y a pas de groupe électrique, mais pas de problème, nous le ferons au GTC (gas turbine compressor). Le camion citerne avec le fuel arrive, mais notre GTC ne veut pas démarrer. Après plusieurs essais sans résultat, la batterie est vide. Les

pompier surveillent de leur camion.

Je constate qu'il y a des déchets d'avion sur le côté du parking. J'y trouve un gros câble électrique qui pourrait bien servir à brancher la batterie du camion pompier à l'avion. Je demande de rapprocher leur véhicule et je branche le câble, j'ai du courant super. Je branche le camion de fuel avec de la pression pour pouvoir pousser le fuel jusqu'au GTC qui n'est plus alimenté à cause d'un «vapor lock», les vannes de fuel ne s'ouvrent pas. Bien sur, le camion des pompiers s'est écarté! Après des longues palabres, il est clair qu'ils ne veulent pas connecter leur véhicule en même temps que le camion citerne. Ils exigent une décharge, notre commandant de bord se charge de ce détail. Après quatre heures pour faire le plein, nous repartons vers 18 heures pour N'Djamena.

La nuit tombe, et à une heure de vol de N'Djamena, nous constatons une perte de pression sur un moteur, et sommes obligés de couper le moteur. Atterrissage à 23 heures, trop tard pour faire quelque chose. La ville d' N'Djamena est sinistre, sur les façades, on remarque encore les traces des fusillades du coup d'état et les rues sont vides.

Le lendemain nous déchargeons l'avion. Moi, je m'occupe du moteur et après une heure de travail, je trouve un trou grand comme la tête d'une aiguille sur un tuyau rigide de pression ayant frotté sur l'armature du châssis moteur. Je démonte le tuyau, mais on n'a pas un tuyau de réserve dans l'avion. A la section hydraulique de l'aérodrome, il n'y a pas de tuyaux. Je retourne dans la mitraille abandonnée où je trouve un tuyau flexible qui pouvait résoudre le problème, mais avec des connections différentes. A la section hydraulique, je trouve des adaptateurs avec des filets identiques. Remontage et «engine run-up»: la pression tient et notre C-130 est prêt au décollage.

Nous contactons le 15 Wing pour expliquer notre situation et pour demander un jour de repos, le lendemain le 30 mars. La réponse est un refus catégorique: «l'avion est bon, vous rentrez».





tussen zie ik de motor na en bemerk een perforatie ter grootte van een speldekop in één van de hydraulische hogedrukslangen, veroorzaakt door het schuren tegen de motorbehuizing. Ik demonteer de betreffende leiding, maar beschik niet over een reserve. Zelfs in de hydraulische afdeling op de luchthaven is deze niet voorradig. Ik vind een slang tussen de restanten van de vliegtuigafbraak, doch de verbindingen passen niet. In de hydraulische sectie echter zijn aanpassingsstukken beschikbaar zodat de slang kan worden gemonteerd. De motor wordt gestart zonder dat enig drukverlies te bemerken valt, onze C-130 klaar is om op te stijgen.

In vlucht memen we contact met de 15 Wing om de situatie uit te leggen en terzelfdertijd een dag rust te vragen de volgende dag 30 maart. Het antwoord is een vastbesloten weigering: "Het vliegtuig is vliegwaardig dus keren jullie morgen terug".

**U hebt ongetwijfeld aan heel wat zendingen deelgenomen. Aan welke zendingen houdt u de beste herinneringen?**

Ik heb zeer veel goede herinneringen, zowel aan zendingen, oefeningen als aan het leven in het smaldeel. Er heerste steeds een geest van samenhang en wederzijds begrip. Iedereen vervulde zijn taak zoals het hoorde, er was een wederzijds vertrouwen waarbij de graad nooit een belemmering was. Ik heb geen idee aan hoeveel zendingen ik deelnam, maar ik heb een totaal van 5500 vlieguren C-130.

**Klopt het dat u in 1988 aan een bijzondere zending naar Vietnam deelnam?**

Een rare geschiedenis die begon in juni 1988, een telefoonoproep komt binnen op het 20 Smaldeel: aan het operatiecentrum van de wing is de vraag gesteld om twee technici naar Thailand te sturen om er C-130's te evalueren, vrijwilligers worden gezocht in de 15 Wing.

Acht dagen later bevind ik mij met nog zeven vrijwilligers in de vertrekhal van de luchthaven van Zaventem. We zijn met twee van de 15 Wing. Daar het geen militaire zending betreft, hebben wij tien dagen verlof genomen.

's Anderendaags landen wij in Bangkok waar een Chinees ons opwacht. Hij deelt ons mee dat onze eindbestemming Ho Chi Minh (Saigon) is. We moeten onze paspoorten afgeven en worden grondig ondervraagd door de veiligheidsdienst. Na een nacht in Bangkok staan we terug in de luchthaven waar we onze paspoorten krijgen met een formulier met ons visum voor Vietnam eraan gehecht.

Bij aankomst in Ho Chi Minh ontvangen wij een badge als genodigde van de Vietnamese regering en worden wij rechtstreeks naar het gastenverblijf van het Minis-

**Vous avez certainement assuré un grand nombre de missions. De quelles missions avez-vous gardé les meilleurs souvenirs?**

J'ai beaucoup de bons souvenirs, que se soit en mission, à l'escadrille ou en exercice. L'esprit d'équipe et de soutien a toujours été présent. En faisant chacun notre boulot comme il faut, la confiance est réciproque, le grade n'étant jamais une barrière. Je n'ai pas d'idée du nombre de missions faites, mais j'ai un grand total de 5500 heures de vol en C-130.

**Est-il vrai que vous avez fait une mission spéciale au Vietnam en 1988?**

C'est une histoire drôle, en Juin 1988, le téléphone sonne à la 20 Escadrille: le centre des opérations du wing avait reçu une demande pour envoyer deux techniciens au Thaïlande pour évaluer des C-130, on cherchait des volontaires au sein du 15 Wing.

Huit jours plus tard, je me retrouve à l'aéroport de Zaventem en compagnie de sept autres volontaires. On est à deux du 15 Wing. Comme il ne s'agissait pas d'une mission militaire, on avait pris dix jours de congé. Le lendemain matin, on débarque à Bangkok où nous rencontrons un Chinois. Il nous informe que notre destination finale est Ho Chi Minh (Saigon). Après une nuit et beaucoup de questions, nous revoilà à l'aéroport, les passeports sont récupérés et une feuille blanche y est agrafée avec le visa pour le Vietnam. Arrivés à Ho Chi Minh, nous recevons des badges d'invités du gouvernement vietnamien et on nous conduit directement au «guest house» du ministère des affaires économiques. Au lever, un fonctionnaire vietnamien et notre Chinois nous expliquent la vraie raison de notre voyage: «Lors de leur départ du Vietnam en 1975, les Américains ont laissés énormément d'avions. Le but est d'inventorier et d'évaluer la possibilité de remise en état au Vietnam ou en Europe, de ces avions et de ce matériel. Ces avions se trouvent sur deux sites militaires».

A notre arrivée sur la base militaire de Bien Hoa, on trouve deux lignes d'avions banchés: F-5 Northrop, A-37 Cessna, A-1 Skyraider et



DC-3. On constate qu'ils sont toujours armés. Pour éviter des accidents, il faut enlever l'armement et la munition. En plus, ils ont tous été sabotés par les Américains avant leur départ et les réservoirs ont été remplis d'eau. Il est clair que la tâche est impossible dans les huit jours prévus.

terie van Economische Zaken gebracht. 's Morgens vernemen wij van een Vietnamees functionaris en van onze Chinees de ware reden van onze opdracht: "Toen de Amerikanen bij het beëindigen van de Vietnamese oorlog in 1975 het land verlieten, werden er enorm veel vliegtuigen achtergelaten. Onze opdracht is het inventariseren van de vliegtuigen en bijbehorend materiaal en te evalueren welke in Vietnam of in Europa opnieuw bruikbaar kunnen gemaakt worden. De vliegtuigen staan op twee militaire sites".

We bezoeken eerst de basis van Bien Hoa waar we twee rijen vliegtuigen aantreffen die met zeilen zijn bedekt: Northrops F-5, Cessna's A-37, Skyraiders A-1 en Douglas DC-3. We bemerken dat deze toestellen nog bewapend zijn en om ongevallen te voorkomen moeten zowel voorafgaandelijk de bewapening als de munitie worden verwijderd. Daarbij komt nog dat de Amerikanen bij hun vertrek de toestellen hebben gesaboteerd en dat de brandstoftanks met water werden gevuld. Het is zonneklaar dat onze opdracht onmogelijk binnen de voorziene acht dagen kan worden uitgevoerd.

Vier dagen later bezoeken wij de basis van Nha May waar we zeven C-130A's aantreffen waarvan de toegangsdeuren vastgeriveerd zijn. Deze toestellen hebben na het vertrek van de Amerikanen nog vier jaar gevlogen doch dienden bij gebrek aan een onderhoud uit dienst te worden genomen. Wij zijn van mening dat slechts twee toestellen terug vliegwaardig gemaakt kunnen worden.

Ondertussen zitten onze verlofdagen er op en moeten wij terug naar België. De Chinees wil onze ingehouden paspoorten slechts teruggeven nadat wij hem een volledig technisch evaluatieverslag hebben overhandigd. Het verslag aangaande de zeven C-130A's was door mijn collega en ikzelf snel opgesteld. Met ons twee vragen wij de terugreis naar Parijs, we willen eventuele moeilijkheden met de militaire inlichtingendienst vermijden bij een aankomst in Zaventem.

Onze collega's hebben meer problemen. De Chinees betaalt hen maar een deel van het overeengekomen bedrag omdat hun technisch evaluatieverslag niet volledig is, en bij aankomst op Zaventem worden ze opgewacht door de inlichtingendienst van het leger.

**Toen u uw loopbaan bij de Belgische Luchtmacht beëindigde bent u aan een tweede loopbaan in burger begonnen en wel in Afrika. Was er een merkkelijk verschil tussen uw loopbaan in de 15 Wing en deze in burger?**

Toen ik op 45-jarige leeftijd verplicht was mijn pen-

Quatre jours plus tard, on arrive sur la base Nha May où on trouve sept C-130A, les portes rivées. Ils ont encore volé pendant quatre ans après le départ des Américains, mais faute de techniciens, ils ont du arrêter. On estime que seulement deux peuvent être récupérés.

Nos jours de congé passent. Il va falloir rentrer. Nos passeports nous ont été retirés et le Chinois ne veut pas les rendre tant qu'il n'a pas reçu un rapport complet des avions. De mon côté, le rapport des sept C-130A est vite terminé. Mon collègue C-130 et moi, nous négocions notre retour pour Paris afin d'éviter une réception éventuelle par le service de renseignements de l'armée à Zaventem. Les autres auront plus de problèmes. Le rapport n'étant pas complet, le Chinois ne leur payera qu'une partie et le service de renseignements de l'armée les attendra à Bruxelles pour quelques explications.

**Après votre carrière à la Force Aérienne beige, vous avez commencé une deuxième carrière civile en Afrique. Avez-vous ressenti une grosse différence entre votre vie au 15 Wing et la vie civile?**

Obligé de prendre ma pension à 45 ans, je me sentais trop jeune pour arrêter de travailler. Mon brevet n'était pas reconnu dans l'aviation civile, et il fallait repasser tous les examens et tests. Quelques-uns de mes collègues mécaniciens de bord l'ont fait, c'est un choix. Moi j'ai choisi de faire toute autre chose et de partir au Zaïre où j'ai travaillé huit ans. En 1990, j'ai accepté la

fonction de «directeur des opérations d'armement» à la compagnie TRANSAL qui exploitait quatre pousseurs et dix barges sur le Zaïre (main-



tenant redevenu le Congo). Malheureusement, je n'ai jamais eu le temps d'accompagner un des convois pour le voyage de 1400 kilomètres sur l'immense fleuve entre Kinshasa et Kisangani. Je viens d'appren-

sioen te nemen, voelde ik mij veel te jong om te stoppen met werken. Daar mijn luchtvaartbrevet niet erkend werd, moest ik alle testen en proeven opnieuw afleggen. Enkele van mijn collega's hebben die keuze gemaakt, ik echter niet. Ik koos voor een gans andere beroepsrichting en ben uitgeweken naar Zaïre waar ik nog acht jaar heb gewerkt. In 1990 bekleedde ik er de functie van verantwoordelijke voor de bevoorrading en bevrachting van vier duwboten en tien binnenscheepen bij de rederij TRANSAL. Jammer genoeg had ik nooit de tijd om een konvooi te vergezellen op de 1400 km lange tocht op de Zaïre (nu opnieuw de Congostroom genoemd) tussen Kinshasa en Kisangani. Ik vernam dat een prachtige film werd gemaakt: "The Congo River" die de tocht beschrijft.

Deze job was iets totaal anders dan mijn functie in het Belgisch militair luchttransport.

Leiding geven aan Zaïrezen, niet altijd correcte oversten, materieel dat gestolen wordt, het voorzien van alle benodigdheden voor de bemanningen voor hun reis van één maand of meer.

Na één jaar hield ik het voor bekeken en keerde terug naar de luchtvaart. Ik werd "directeur technique" bij de maatschappij FILAR waar gevlogen werd met Viscount, Electra L-188 en DC-6 toestellen. Ik werd er geconfronteerd met dezelfde problemen als bij TRANSAL. In de 15 Wing werd een defect vliegtuigonderdeel vervangen door een nieuw of een gereviseerd stuk. In Zaïre herstelt men tot in het oneindige. Een onderdeel wordt er eventueel gedemonteerd, hersteld en verkocht als "in de staat waarin het zich bevindt" ofwel wordt er een onderdeel van een vliegtuigwrak genomen en zonder de minste garantie verkocht.

In 1994 werd ik boordmechanicien Electra L-188. Deze toestellen waren in Brazilië gekocht en door Zweedse bemanningen naar Zaïre werden overgevlogen. Het is trouwens een Zweedse boordmechanicien die mijn heeft opgeleid. Op dit toestel vloog ik 2000 uren in Afrika, soms waren het echte "cowboy missions"!

Uiteindelijk, in 1996 vervoegde ik de maatschappij "Congo Airline" (CAL) als «directeur d'approvisionnement du matériel technique». CAL opereerde verschillende Boeings B-707, B-727 en B-737. Eind 1998 keerde ik terug naar België.

**Hoe ziet u de 15 Wing nu en in de toekomst? Is er veel veranderd sinds uw vertrek in 1990?**

Het is een goede zaak dat de technische prestaties van de C-130's werden verbeterd: moderne elektronische instrumentatie, beschermingssystemen, up-to-date communicatie- en navigatiemiddelen, vervanging van de GTC, en andere.

Het verlies van twee C-130's is een ware catastrofe. Daarbij komt nog dat men meer dan in het verleden, onderdelen uit enkele vliegtuigen neemt om ze te monteren in een andere om ze operationeel te houden.

Voor wat de toekomst betreft, heb ik zo mijn twijfels, ik ben er niet van overtuigd dat het een goed idee is een

dre qu'il y a un nouveau film magnifique: «The Congo River» qui montre ce voyage.

C'était tout autre chose que le transport aérien militaire beige! Diriger des Zaïrois, des patrons pas toujours corrects, des vols de matériel, prévoir tout ce que les équipages des bateaux avaient besoins pour un ou deux mois de voyage.

Après un an, je suis retourné à l'aviation comme «directeur technique» d'une compagnie FILAIR qui opérait avec des avions Viscount, Electra L-188 et DC-6. Dans cette fonction, j'étais confronté aux mêmes problèmes que dans la compagnie de navigation TRANSAL. Au 15 Wing, une pièce d'avion en panne est remplacée par une pièce neuve ou révisée. Au Zaïre, on répare jusqu'à l'impossible. Une pièce peut être ouverte, réparée, ou achetée «on condition», des pièces démontées sur des carcasses et remises sur le marché sans contrôle.

En 1994, j'ai fait la conversion flight engineer sur Elec-



tra L-188, avions achetés au Brésil et transférés au Zaïre par des équipages suédois. Pendant un mois, j'ai été le seul élève d'un flight engineer suédois. Sur cet avion, j'ai totalisé 2000 heures de vol à l'intérieur de l'Afrique, et souvent les missions ont été des «mission cowboy».

Enfin, j'ai rejoint la compagnie CONGO AIRLINE (CAL) en 1996 comme «directeur d'approvisionnement du matériel technique». La CAL exploitait quelques B-707, B-727 et B-737. Fin 1998, je suis retourné en Belgique.

**Comment voyez-vous le 15 Wing d'aujourd'hui et dans le futur? A-t-il beaucoup changé depuis votre départ en 1990?**

C'est bien d'avoir augmenté les performances techniques des avions C-130: avionics modernes, systèmes de protections, moyens de communication et de navigation modernes, suppression du GTC et autres.

La perte de deux C-130 est catastrophique à tous les points de vue. Il faut, à ce moment, cannibaliser des C-130 afin de maintenir quelques avions en l'air.

Pour le futur, j'ai des doutes quant à l'idée de remplacer une flotte de douze C-130 par une flotte de sept A-400M (Airbus militaires). Les missions ou on emporte 40 tonnes de fret sont plutôt rares. Peut-être, une flotte de douze avions C-130J, dernier modèle du





vloot van twaalf C-130's te vervangen door zeven Airbus A-400M toestellen. Opdrachten waar 40 ton moet vervoerd worden zijn eerder zeldzaam. Misschien ware het beter geweest een vloot van twaalf C-130J, het nieuwste model C-130, aan te kopen om aan de Belgische opdrachten te voldoen. Meestal zijn dergelijke beslissingen meer politiek dan militair!

**U bent één van de vrijwillige medewerkers van de VZW DAKOTA. Wat betekent het documentatiecentrum DAKOTA voor u ?**

Na mijn terugkeer uit Zaïre nam ik terug contact op met de oudgedienden van het 20 Smaldeel. In 1999 werd ik door Didier Sibille uitgenodigd op een Congolese maaltijd "moambe" bij een oud-collega flight engineer. Daar maakte ik voor het eerst kennis met Jo Huybens. Hij werd bevelhebber van de 15 Wing in september 1990 juist nadat ik in augustus naar Zaïre was vertrokken. Hij vertelde met heel veel geestdrift over het Documentatiecentrum DAKOTA en zei me dat hij veel gehoord had over mijn ervaring in de 15 Wing. Twee maanden later belde Jo mij op: "Ik wil je spreken om te zien of je mij in DAKOTA niet kan helpen, daar het merendeel van de vrijwilligers burgers zijn. Met je ervaring in de 15 Wing sedert 1968 zou je een grote hulp betekenen bij de opzoekingen". Zo ben ik in het Documentatiecentrum van de 15 Wing terechtgekomen. Het werk dat Jo mij toevertrouwde nam ik mee naar huis en bracht het om de twee weken naar DAKOTA: identificeren, ondertitelen en plastificeren van foto's; inventoriëren van de vliegkaarten, het opstellen van de geschiedenis en de evolutie van de badges en kentekens van de 15 Wing, enz ....

Ik ben er van overtuigd dat dit documentatiecentrum er nodig is om de geschiedenis en de herinnering van de 15 Wing te bewaren en om opzoekingen door geïnteresseerden en verzamelaars te vergemakkelijken. Het snelle afschaffen van wings en kazernes steunt mij in de overtuiging dat wij dit soort initiatieven moeten in stand houden en verder zetten, want niemand kan er voorspellen wat er ons in de toekomst nog wacht.

C-130, aurait été plus adaptée aux missions belges. Souvent des telles décisions sont plus politiques que militaires!

**Vous êtes un des volontaires qui s'occupent de notre ASBL DAKOTA. Que signifie le Centre de Documentation DAKOTA pour vous?**

Après mon retour du Zaïre, j'ai essayé de retrouver les anciens de la 20 Escadrille. Un jour en 1999, Didier Sibille m'invite à un dîner congolais de «moambe» chez un ancien flight engineer du 15 Wing. C'est là que je rencontre Jo Huybens pour la première fois. Il avait pris le commandement du 15 Wing en septembre 1990, alors que j'étais parti au Zaïre au mois d'août. Plein d'enthousiasme, il me parle du Centre de Documentation DAKOTA et me dit qu'il a souvent entendu parler de moi et de mon expérience au 15 Wing. Deux mois plus tard, Jo me téléphone: «Il faut que je te parle pour voir si tu ne pourrais pas aider au DAKOTA, car la plupart des volontaires sont des civils. Comme tu étais au 15 Wing depuis 1968, tu pourras beaucoup m'aider dans les recherches». Voilà comment je me suis retrouvé comme volontaire au Centre de Documentation du 15 Wing. Je prenais du travail à la maison et je venais tous les 15 jours avec un travail terminé, que Jo m'avait préalablement confié: reconnaissance des photos, listing des cartes, historique et évolution des badges, insignes du 15 Wing, sous-titrages et plastifications des photos, etc ...

Je pense que ce centre de documentation est nécessaire pour conserver l'histoire et les souvenirs du 15 Wing, et pour faciliter les recherches des intéressés et collectionneurs. La disparition rapide des wings et casernes nous prouve qu'il faut maintenir ce genre d'initiative, car nous ne savons pas ce que l'avenir nous réserve.



samengesteld door Axel Vermeesch, Stefaan Wolput en John Tankrey

par Axel Vermeesch, Stefaan Wolput et John Tankrey  
traduit par Isabelle et Léon Hadermann

## VSA - Advanced tactical airlift training course C-130

Op 21 maart vertrekt de C-130 CH-10 (Cdt VI T. Fabre) naar de VSA om er deel te nemen aan de (AATTC). Gedurende deze intensieve training vervolmaken de bemanningsleden zich in het uitvoeren van tactische opdrachten (navigatie op lage hoogte, parachutage van containers). De uitvoering van deze oefeningen gebeurt onder bedreiging van vliegtuigen (F-16) en luchtafweer, waar tegen de bemanning de beschermingssystemen aan boord van de C-130 tenvolde kan gebruiken.

Op 6 april vertrok de CH-10 uit Palm Springs om via Washington en Saint John's (Canada) terug naar Meisbroek te vliegen.

## Toulouse - Frans-Belgische oefening

Van 3 tot 13 april neemt de C-130 CH-01 (Cdt VI J. Hermans) deel aan een FTX (field training exercise) in Toulouse. In die periode worden in samenwerking met de Compagnie Rav Air dagelijks parachutages uitgevoerd van Belgische en Franse parachutisten en materieel.

## USA - Advanced airlift tactical training course C-130

Le C-130 CH-10 (Cdt Avi T. Fabre) s'envole le 21 mars vers les USA pour y suivre «Advanced Airlift Tactical Training Course - AATTC». Durant cet entraînement intensif, les membres d'équipages se perfectionnent dans l'exécution de missions tactiques (navigation à basse altitude, parachutage de conteneurs). Ces exercices sont exécutés sous la menace d'avions F-16 et de défense anti-aérienne, permettant ainsi à l'équipage d'utiliser à fond les systèmes de protection dont le C-130 est équipé.

Le CH-10 a quitté Palm Springs le 6 avril pour regagner Meisbroek via Washington et Saint John's (Canada).

## Toulouse - Exercice franco-beige

Le C-130 CH-01 (Cdt Avi J. Hermans) participe du 3 avril au 13 avril à un FTX (Flight Training Exercise) à Toulouse. Des droppings de parachutistes et de matériel français et belges sont effectués quotidiennement en collaboration avec la compagnie Rav Air.

## Zaventem - De C-130 CH-02 wordt vernield in brand

In de nacht van 4 op 5 mei gaat een grote loods van SABENA Technics op de luchthaven van Zaventem in de vlammen op. Vier vliegtuigen die zich in deze loods bevonden worden totaal vernield. Een ervan was de C-130 CH-02 uit de 15 Wing, het toestel had een totaal van 16.780 vluchten. Minister van Defensie A. Flahaut kondigt onmiddellijk aan dat zo vlug mogelijk een tweedehands C-130 toestel zal aangekocht worden om de vloot terug op 11 vliegtuigen te brengen. Hij meldt tevens dat het personeel van SABENA Technics tijdelijk aan de slag kan in de loodsen van de 15 Wing voor het grote onderhoud van de C-130 toestellen.

De gloed-nieuwe Hercules CH-02 werd op 11 en 12 augustus 1972 overgevoerd van Dobbins AFB in Marietta (USA) via Gander (Canada) naar Melsbroek. De piloten



waren de commandanten C. Vingerhoets en J. Van den Bossche. Aan boord van het toestel bevond zich het stoffelijk overschot van een adjudant van de dienst controle en technische keuring (DCTK) van de Luchtmacht die in Marietta aan een hartinfarct was overleden. Tevens werden er 20 ton wisselstukken en onderhoudsproducten C-130 meegebracht.

## Zaventem - Le C-130 CH-02 est détruit dans un incendie

Dans la nuit du 4 au 5 mai, un grand hangar de SABENA Technics est ravagé par les flammes. Quatre avions qui s'y trouvaient sont complètement détruits, dont le C-130 CH-02. Le ministre de la Défense A. Flahaut annonce que l'on procédera le plus rapidement possible à l'achat d'un C-130 d'occasion afin de compléter la flotte initiale de 11 appareils. Il dit aussi que le personnel de SABENA Technics pourrait temporairement travailler dans les hangars du 15 Wing pour les grandes inspections des avions C-130.

Le 11 et 12 août 1972, le tout nouveau Hercules CH-02 est transféré de Dobbins AFB (Marietta, USA) via Gander (Canada) à Meisbroek. Les commandants aviateurs C. Vingerhoets et J. Van Den Bossche étaient les pilotes. A bord de l'avion se trouvaient le corps d'un adjudant du service de contrôle et de la révision technique (SCRT) de la Force Aérienne, mort à Marietta à cause d'un infarctus. Le chargement consistait de 20 tonnes de pièces de rechanges et produits d'entretien C-130.



## SAUS - Aide au 15 Wing en cas de nécessité

Le 23 mars, à l'aéroport de Leipzig-Halle, le ministre de la Défense allemand Jung annonce que le projet «Strategic Air lift Interim Solution» (SALIS) est opérationnel avec des Antonov-124 russes (un appareil de ce type était resté bloqué sur la base de Meisbroek du mois d'août 2004 au mois de décembre 2005). Cette initiative devra momentanément compenser le manque le moyens de transport aériens stratégiques militaires au sein de l'OTAN et de l'UE.

Dans le cadre de l'accord SALIS, deux An-124 peuvent décoller dans les 72 heures et deux appareils supplémentaires dans les six jours. Ceci peut s'effectuer à la demande d'un ou plusieurs des 17 pays qui prennent part à ce projet.

## SAUS - Hulp voor de 15 Wing, indien nodig

Op 23 maart kondigt de Duitse minister van Defensie Jung op het vliegveld van Leipzig-Halle aan dat het project "Strategic Air Lift Interim Solution" (SALIS) operationeel is met Antonov-124 Ruslan toestellen (een toestel van dit type stond van augustus 2004 tot december 2005 geblokkeerd op de basis van Meisbroek). Dit initiatief zal tijdelijk tegemoet



komen aan het tekort aan militair strategisch luchttransport in de NAVO en de EU.

Binnen de SALIS overeenkomst kunnen twee grote An-124 toestellen opstijgen binnen de 72 uren en twee bijkomende toestellen binnen de zes dagen. Dit kan gebeuren op vraag van één of meer van de 17 landen die aan het project deelnemen, waaronder ook België. De An-124 toestellen worden ingezet door de Duitse firma Ruslan Salis met zetel in Leipzig.

De deelnemende landen engageren zich om een minimum aantal vliegtuigen per jaar te gebruiken. Door deel te nemen aan het project ons land een grotere luchttransport capaciteit voor onze troepen in Afghanistan, Kosovo en Afrika. Een An-124 kan 120 ton vervoeren over een afstand van 4500 km.

SALIS laat toe het tekort aan luchttransport te overbruggen tot de meeste Europese landen de A-400M (militaire Airbus) in gebruik nemen.



dont la Belgique. Les AN-124 sont affrétés par la firme allemande Ruslan Salis dont le siège est établi à Leipzig.

Les pays prenant part à ce projet s'engagent à opérer un minimum d'heures de vol par an avec ces Antonov-124.

En prenant part à ce projet, notre pays dispose d'une plus grande capacité de transport aérien pour nos troupes en Afghanistan, au Kosovo et en Afrique. Un An-124 peut transporter 120 tonnes sur une distance de 4500 km.

SALIS permet de pallier le manque de transport aérien jusqu'au moment où la plupart des pays européens disposeront de l'A-400M (Airbus militaire).

## Leden schrijven ons



## Nos membres nous écrivent

samengesteld door Axel Vermeesch

rédigé par Axel Vermeesch

traduction de Isabelle Hadermann

Vincent Péciaux: omslagfoto van DAKOTA News nr 34. Toen ik DAKOTA News nr 34 ontving, was het voor mij een verrassing een van mijn foto's Falcon-20 te ontdekken op de omslag!

Het doet mij genoegen dat deze foto, genomen te Koksijde in juli 2005, weerhouden werd als omslagfoto voor DAKÛTA News, alhoewel ik de vermelding van mijn naam zou gewaardeerd hebben. Het betreft voor mij geen zaak van copyright maar van principe. Geregeld zet ik foto's op het internet en het stelt voor mij geen probleem dat ze gebruikt worden voor niet commerciële doeleinden.

Dit gezegd zijnde, het is altijd met aandacht en plezier dat ik mij verdiep in DAKÛTA News, de geschiedenis van Meisbroek en de 15 Wing. Jullie maken een merkwaardig historisch werk.

Nota van de redactie: V. Péciaux is een van de medewerkers van de website [www.ailes-militaires-belges.be](http://www.ailes-militaires-belges.be) een zeer interessante site voor de fans van de Belgische militaire luchtvaart.

Robert Feuillen: Sake-Masisi, Form 700 in CP-36. Vooreerst wens ik jullie te feliciteren met DAKÛTA News, de artikels worden meer en meer interessant. In het artikel "C-119 stort neer in Sake-Masisi" in het nr 34, schrijft de auteur "Van de andere kant werden in de crash alle boorddocumenten vernietigd, waaronder de Form 700". Volgens mij, werd deze farm, erfenis van de RAF, afgeschaft wanneer onze Luchtmacht het onderhoudssysteem van de USAF overnam bij de aankomst van de C-119. Bijgevolg moest alleen de Farm 1 aan boord zijn. Anciens onder de crew chiefs of het onderhoudspersoneel zou dit kunnen bevestigen.

Gilbert Deneef: herinnering aan mijn vader. Mijn bezoek aan het documentatiecentrum van de 15 Wing in mei was voor mij een openbaring. Ik wens jullie te danken voor de goede ontvangst. Nu weet ik dat het fotoboek en de souvenirs die ik van mijn moeder kreeg als aandenken aan mijn vader, sergeant Gilbert Deneef die boordradio was op de CP-23 en om kwam bij de tragedie nabij Chièvres op 12 december 1961, bij jullie in goede handen zullen zijn als ik er ooit afscheid van zal kunnen nemen.

Etienne Kervyn: uitwisseling van documentatie en foto's. Meerdere prachtige reclame foto's en documentatie F-16 uitgegeven door General Dynamics zou ik willen omruilen tegen postkaarten met vliegtuigen. Contact: Felix Timmermanslaan 8,1980 Zemst - Tel 015-347484.

Vincent Péciaux: photo de couverture du DAKÛTA News n° 34. Quand j'ai reçu le DAKÛTA News n° 34, j'étais surpris de découvrir qu'une de mes photos de Falcon-20 faisait la une du magazine!

Je suis ravi que cette photo, prise à koksijde en juillet 2005, ait été retenu pour faire la couverture même si j'aurais apprécié que mon nom soit mentionné dans le crédit photo. N'y voyez pas une question de copyright mais plutôt une question de principe. Je mets régulièrement des photographies sur internet et ça me pose pas de problème qu'elles soient utilisées à des fins non commerciales.

Ceci étant, c'est toujours avec beaucoup d'intérêt et de plaisir que je me plonge dans le DAKÛTA News et dans l'histoire de Meisbroek et du 15 Wing. Vous faites un travail de mémoire remarquable.

Note de la rédaction: Mr V. Péciaux est un des collaborateurs du site internet [www.ailes-militaires-belges.be](http://www.ailes-militaires-belges.be) site très intéressante pour les intéressés de l'aviation militaire belge.

Robert Feuillen: Sake-Masisi, Le Form 700 dans le CP-36. Tout d'abord, je vous adresse mes félicitations pour la tenue de votre DAKÛTA News. Les numéros sont de plus en plus intéressants. Dans l'article "C-119 s'écrase à Sake-Masisi" dans le no 34, l'auteur écrit "De plus, dans le crash, des formulaires, don't la "Farm 700", ont été détruits". D'après moi, cette Farm, héritage de la RAF, a été abandonnée lorsque la Force Aérienne adopta l'organisation maintenance USAF avec l'arrivée des C-119. Seule la Farm 1 devait se trouver à bord. Les anciens crew chiefs et ceux de la maintenance pourraient confirmer la chose.

Gilbert Deneef: souvenir de man père. Ma visite au centre de documentation du 15 Wing au mois de mai était pour moi une révélation. Je souhaite vous remercier pour le très bon accueil. Maintenant, je sais que l'album photo et les souvenirs reçus de ma mère comme souvenir de man père, le sergent Gilbert Deneef qui était radio à bord du CP-23 et décédé dans la tragédie près de Chièvres le 12 décembre 1961, seraient dans des bonnes mains si jamais je pourrais m'en séparer.

Etienne Kervyn: échange de documentation et photos. Je voudrais échanger plusieurs photos et documents F-16, publiés par General Dynamics, contre des cartes postales d'avions. Contact: Felix Timmermanslaan 8,1980 Zemst - Tél 015-347484.