



NEWS

N° 36, September 2006
Septembre 2006



Flying Boxcar C-119F
Sake-Masisi, part3

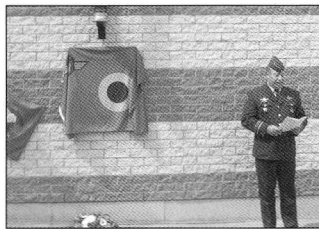
Dakota News



Inhoud

Sommaire

- Blz 3 Editoriaal
- Blz 4 Dakota flash
- Blz 7 C-119 crash in Sake-Masisi 1960, deel 23
- Blz 19 Belgische C-119F, een onvolledige geschiedenis
- Blz 22 De 15 Wing vandaag



- P3 Editorial
- P4 Dakota flash
- P6 Un C-119 s'écrase à Sake-Masisi en 1960, 2ème partie
- P19 Le C-119F beige, une histoire incomplète
- P 22 Le 15 Wing aujourd'hui

DAKOTA documentatiecentrum en museum zijn open op maandag en woensdag van 14 tot 18 uur

DAKOTA centre de documentation et musée sont ouverts chaque lundi et mercredi de 14 à 18 heures

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, Patrick Ruttens

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
dakota_archives@skynet.be

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

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

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

Rédaction:

Axel Vermeesch, René Hoeben, Jos Ackermans, André Janssens

Layout : André Janssens

Traduction :

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

Photos : Jacques Van Hyfte, Patrick Ruttens

Imprimerie : Boone-Roosens, Lot

Editeur responsable : Axel Vermeesch

Dakota - 15 Wing Transport Aérien
Haachtsesteenweg 138 1820 Meisbroek
Tél : (02) 7524650 Fax: (02) 752 46 51

e-mail: dakota_melsbroek@skynet.be
dakota_archives@skynet.be

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

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



Editoriaal



Editorial

In dit nummer publiceren wij het derde deel van het artikel "C-119 stort neer in Sake-Masisi", waarin Dominique Hanson de vier fasen van de ramp in Congo en de nationale eerbetuiging aan de slachtoffers in België beschrijft. Met de publicatie van het laatste deel van dit artikel sluiten wij onze reeks over de dodelijke ongevallen met vliegtuigen van de 15 Wing af.

Voortaan zal de rubriek "De 15 Wing vandaag" niet langer een opsomming zijn van de vele belangrijke opdrachten door de 15 Wing uitgevoerd in het voorbije trimester. In de plaats daarvan zullen enkele "topics" uit het leven van de 15 Wing belicht worden. Een grote NAVO oefening op de Kaapverdische Eilanden, maar vooral de vele evacuatievluchten en de humanitaire opdrachten tengevolge van de recente oorlog in Libanon komen in dit nummer aan bod.

De rubriek "Kleine geschiedenis" bevat een ingezonden artikel van Valentin Kenens over de C-119F. Vermits er over de geschiedenis van deze 18 toestellen in de Belgische Luchtmacht tot op heden slechts weinig geschreven is, bevat dit artikel ook een oproep.

Het wordt steeds moeilijker om de doelstellingen van de VZW DAKOTA verder te kunnen verwezenlijken. Uw jaarlijkse bijdrage geeft ons een financiële basis voor onze werking, maar er is meer nodig! Wij willen immers met ons team vrijwilligers een efficiënt werkend centrum met een toegankelijk archief, een klein maar goed bewaard en onderhouden patrimonium 15 Wing, en een interessant driemaandelijks tijdschrift van hoge kwaliteit!

Om bijkomende financiële middelen te bekomen geven wij de gelegenheid aan sponsors en sympathisanten op de achterzijde van DAKOTA News advertenties of dankbetuigingen in kleurendruk te publiceren tegen betaling. Meer details hierover vindt u op het einde van de rubriek "DAKOTA Flash".

Tenslotte vindt u in dit nummer uw persoonlijke uitnodiging voor ons jaarlijks ledenfeest op vrijdag 20 oktober 2006. Al heel wat leden schreven zich in na de aankondiging in DAKOTA News nr 35 van juli.

Het ganse vrijwilligersteam van de VZW DAKOTA hoopt u en uw familie bij die gelegenheid zeer talrijk te kunnen ontmoeten!

Dans ce numéro, nous publions le troisième volet de l'article "Un C-119 s'écrase à Sake-Masisi", où Dominique Hanson décrit les quatre phases de la catastrophe au Congo et l'hommage national rendu aux victimes en Belgique. Avec la publication de la dernière partie de cet article, nous clôturons notre série au sujet des accidents mortels avec les avions du 15 Wing.

Désormais, la rubrique "Le 15 Wing aujourd'hui" ne sera plus une énumération des nombreuses missions importantes effectuées par le 15 Wing dans le trimestre écoulé, mais nous y éclairerons quelques "topics" de la vie du 15 Wing. Un grand exercice OTAN dans les lies du Cap-Vert, mais surtout les nombreux vols d'évacuation et les missions humanitaires, suite à la guerre récente au Liban, sont pris en considération dans ce numéro.

La rubrique "Petite histoire" comprend un article de la main de Valentin Kenens au sujet du C-119F. Puisque, jusqu'à présent, peu a été publié au sujet de l'histoire de ces 18 appareils au sein de la Force Aérienne beige, cet article contient aussi un appel.

Il devient de plus en plus difficile de continuer à réaliser les objectifs de l'ASBL DAKOTA. Bien sûr, votre contribution annuelle constitue la base financière à notre fonctionnement, mais elle ne suffit pas! Avec notre équipe de bénévoles, nous voulons continuer à assurer un centre fonctionnant efficacement, avec des archives accessibles, un petit patrimoine du 15 Wing bien gardé et entretenu, et un magazine trimestriel intéressant et de haute qualité! Pour obtenir des moyens financiers complémentaires, nous offrons l'occasion aux sponsors et aux sympathisants de publier, contre paiement, des annonces ou des remerciements en couleurs au verso de notre DAKOTA News. Vous trouverez plus de détails à ce sujet à la fin de la rubrique "DAKOTA Flash".

Joint à ce numéro, vous trouvez votre invitation personnelle pour notre fête des membres annuelle du vendredi 20 octobre 2006. Beaucoup de membres s'y sont déjà inscrits après l'annonce dans le DAKOTA News no 35 de juillet. A cette occasion, toute l'équipe des bénévoles de l'ASBL DAKOTA espère pouvoir vous rencontrer en grand nombre, ainsi que votre famille!

Door Jas Ackermans en Axel Vermeesch

Par Jas Ackermans et Axel Vermeesch

Bezoeken aan ons DAKOTA Documentatiecentrum

De vakantie maanden juli (te warm) en augustus (te vochtig) zijn nogal rustig verlopen, met slechts weinig georganiseerde bezoeken. September kondigt zich echter veel drukker aan: Defensiedagen, "Family Day" 15 Wing, Open Monumentendag, maandelijkse Paravergadering, MYSINA, Politie Hoboken, zodat wij in deze periode toch wel 350 à 400 bezoekers mogen verwachten.

Het herdenkingshoekje, ingericht bij de tiende verjaardag van de ramp met de Belgische C-130 in Eindhoven, maar ook de tien jaar oude dagbladen en video-opnames van de TV journaals van 15 en 16 juli 1996, verdienen de speciale aandacht van al onze bezoekers



Jaarlijkse BBQ "Restore Boxcar"

Op maandag 7 augustus organiseerde Jean Dries met zijn ploeg vrijwilligers van "Restore Boxcar" hun jaarlijkse BBO "Onder de vleugels van de C-119". Deze ploeg heeft zich sinds het begin ingezet voor het verwerven en de instandhouding van dit wel zeer specifiek stukje "erfgoed", waarvoor dank! De effectieve leden

Visites à notre Centre de documentation «DAKOTA»

Comme chaque année, les mois de vacances juillet (trop chaud) et août (trop humide) se sont déroulés assez tranquillement, avec peu de visites organisées.

Septembre, toutefois, s'annonce plus active: les Journées de la Défense, le «Family Day» du 15 Wing, la journée du patrimoine, la réunion mensuelle des Paras, MYSINA, la police de Hoboken... Ainsi, pour toute cette période, nous pouvons quand même nous attendre à quelque 350 à 400 visiteurs.

Le coin de commémoration, aménagé à l'occasion du dixième anniversaire de la catastrophe du C-130 beige à Eindhoven, les journaux d'il y a dix ans ainsi que les enregistrements vidéo des journaux télévisés du 15 et 16 juillet 1996, méritent l'attention toute particulière de tous nos visiteurs

BBQ "Restore Boxcar" annuel

Le lundi 7 août, Jean Dries et son équipe de volontaires du "Restore Boxcar" organisaient leur BBO annuel «En dessous des ailes du C-119».

Cette équipe s'est engagée depuis le début pour l'acquisition et le maintien de cette pièce, bien spécifique de notre "héritage", et mérite nos remerciements!

Les membres effectifs et quelques sympathisants de notre ASBL ont pu (Contre toutes espérances



en enkele sympathisanten van onze vzw konden (tegen alle verwachtingen in onder een stralende hemel!) genieten van een lekkere BBO met begeleidende drankjes (mede dank zij de erg gewaardeerde steun van onze vriend en erelid, Norbert Niels).

sous un ciel radieux!) jouir d'un copieux BBO avec des boissons adaptées (grâce aussi au soutien très apprécié de notre ami et membre d'honneur, Norbert Niels).



De VZW DAKOTA in de belangstelling

De DAKOTA stand werd in de voorbije maanden drie keer opgesteld en bemand door onze medewerkers Jean Dries, Carlo Pittoors, Daniël Van Oostveldt en Rita Deneve:

op het jaarlijks vliegfeest te Koksijde op 1 en 2 juli, ter gelegenheid van de Defensiedagen 2006 te Bevekom op 2 en 3 september en in Meisbroek zelf op de "Family Day" van 6 september. Jong en oud toonden telkens veel belangstelling.

Net zoals het gemeentebestuur van Evere in mei, heeft Koekelberg nu onze samenwerking en steun gevraagd bij de organisatie van hun tentoonstelling "Onze Cracks onder de Belgische Vliegeniers". Wij doen ons best!



L'ASBL DAKOTA au centre de l'intérêt

Durant les trois mois précédants, notre stand DAKOTA a été dressé et équipé trois fois par nos collaborateurs Jean Dries, Carlo Pittoors, Daniel Van Oostveldt et Rita Deneve: lors de l'Air Show annuel à Koksijde du 1 au 2 juillet, à l'occasion des Journées de la Défense 2006 à Beauvechain le 2 et 3 septembre et à Meisbroek même lors du "Family Day" du 6 septembre. A chaque occasion, jeux et vieux se sont montrés très



Open Monumentendag

Op zondag 10 september was ons DAKOTA centrum de draaischijf van de bezoeken georganiseerd door het gemeentebestuur van Steenokkerzeel aan de installaties van BIAC op het vliegveld van Zaventem en aan de installaties van de 15 Wing. Dit prachtige initiatief gaf ons de gelegenheid om 250 bezoekers kennis te

la te maken met de geschiedenis van het vliegveld van Meisbroek, de 15 Wing en de VZW DAKOTA.



intéressés !

Tout comme la municipalité d'Evere en mai, Koekelberg nous demande maintenant notre coopération et notre soutien pour l'organisation de leur exposition «Nos As des Ailes Belges» Nous ferons de notre mieux!

Journées du Patrimoine

Dimanche, le 10 septembre, notre centre DAKOTA était la plaque tournante des visites, organisées par le conseil communal de Steenokkerzeel aux installations BIAC à l'aéroport de Zaventem et aux installations du 15 Wing. Cette initiative nous a permis de faire connaître aux quelques 250 visiteurs l'histoire de l'aérodrome de Meisbroek, du 15 Wing et de l'ASBL DAKOTA.

Nieuwe aanwinsten voor onze bibliotheek

In de voorbije maanden werd onze collectie boeken uitgebreid met vier nieuwe interessante werken:

- "Cockpits en Piloten" door Frans Van Humbeek en Paul Van Caesbroeck: een prachtig tekst- en fotoboek waarin verschillende ancients van de 15 Wing (o.a. A.

Des nouvelles acquisitions pour notre bibliothèque

Ces derniers mois, notre collection de livres s'est enrichi de quatre nouvelles oeuvres intéressantes:

- "Cockpits en Piloten" par Frans Van Humbeek et Paul Van Caesbroeck: un livre à texte et photos magnifiques, dans lequel différents ancients 15 du Wing

Richard, M. Reymen, K. Wyckaert, L. Geens en R. Baccaert) hun mening geven over een bepaald type vliegtuig.

Meer details over dit boek vindt u in DAKOTA News nr 33 blz 5.

- "DC-3, the first seventy years": op meer dan 700 bladzijden worden details gegeven van de 13.000 gebouwde DC-3/C-47 vliegtuigen.

- "L'Aéronautique Militaire Beige en mai-juin 1940" door Peter Taghon. De schrijver behandelt alle vliegtuigtypes en eenheden uit die periode en illustreert zijn teksten rijkelijk met zeldzame foto's. Dit boek werd ons geschonken door een van onze vrijwillige medewerkers.

- "Fairchild C-82 Packet and C-119 Flying Boxcar" door Alwyn I. Lloyd.

Dit prachtige nieuwe boek werd ons geschonken door ons lid Serge Verbeeck.

Het DAKOTA bestuur dankt de beide milde schenkers.

(e.a. A. Richard, M. Reymen, K. Wyckaert, L. Geens et R. Baccaert) expriment leurs opinions au sujet d'un certain type d'avion. Plus de détails dans notre DAKOTA News no 33 p. 5.

- "DC-3, the first seventy years": sur plus de 700 pages, des détails sont donnés concernant les quelque 13.000 DC-3/C-47 construits.

- "L'Aéronautique militaire beige en mai-juin 1940" par Peter Taghon. L'auteur traite de tous les types d'avions et d'unités de cette période et illustre ses textes richement avec des photos rares. Ce livre nous a été offert par un de nos collaborateurs bénévoles.

- "Fairchild C-82 Packet and C-119 Flying Boxcar" par Alwyn T. Lloyd.

Ce magnifique livre nous a été offert par notre membre Serge Verbeeck.

DAKOTA remercie les deux

généreux donateurs.

Fairchild C-82 Packet and C-119 Flying Boxcar



Alwyn T Lloyd



Sponsoring en sympathiebetuigingen

Onze VZW DAKOTA wordt niet gesubsidieerd en steunt volledig op bijdragen van de leden en sponsoring. Het lidgeld dekt amper de kosten van DAKOTA News en we moeten dus rekenen op giften en sponsoring om de dagelijkse werkingskosten te dekken. We hebben dus uw steun absoluut nodig.

Daarom bieden wij voortaan eventuele sponsors en sympathisanten de mogelijkheid aan advertenties en sympathiebetuigingen te publiceren op de achterzijde van ons driemaandelijks tijdschrift DAKOTA News.

Tarieven voor een éénmalige publicatie: 1/8 bladzijde 100 Euro; 1/4 bladzijde 175 Euro; 1/2 bladzijde 325 Euro en de volledige bladzijde aan 600 Euro.

Voor publicatie op de achterzijde van twee, drie of vier nummers van DAKOTA News kan een gevoelige korting bekomen worden.

Contacteer de VZW DAKOTA: tel 02-7524650 of e-mail dakota_melsbroek@skynet.be

Sponsoring et témoignages de sympathie

Notre ASBL DAKOTA n'est pas subsidiée et dépend entièrement des cotisations des membres et du sponsoring. Les cotisations couvrent à peine les frais du DAKOTA News et nous devons par conséquent compter sur les dons et sponsoring pour couvrir les frais de fonctionnement quotidiens. Nous avons donc plus que jamais besoin de votre soutien.

Désormais, nous offrons aux sponsors et sympathisants éventuels la possibilité d'insérer des annonces ou des témoignages de sympathie en couleur au verso de notre magazine trimestriel DAKOTA News. Pour une publication unique, le tarif suivant sera appliqué: 1/8 page 100 Euro; 1/4 page 175 Euro; 1/2 page 325 Euro et la page complète à 600 Euro.

Pour la publication dans deux, trois ou quatre numéros du DAKOTA News une remise sensible peut être accordée.

Contactez l'ASBL DAKOTA: tel 02-7524650 ou e-mail dakota_melsbroek@skynet.be



Zesenvestig 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)

Derde deel

Door Dominique Hanson, historicus en professor aan de Koninklijke Technische School van Saffraan berg

Vertaling door Marie-Christine en Paul Buysse

Eerste fase, het defect van de motor en onmiddellijke gevolgen

De defecte motor is het begin van alles. Vanuit het technisch standpunt alleen dient men zich te herinneren dat op geen enkel ogenblik sedert de rechte motor op de CP-36 werd gemonteerd, er zich enige moeilijkheid heeft mee voorgedaan en dit in tegenstelling tot de linker motor welke tevoren reeds verschillende malen is vermeld. Dat er iets mis was met de rechter motor, daarover bestaat niet de minste twijfel. Dit werd trouwens door de overlevenden en een getuige op de grond bevestigd. Eén van de organisatoren van de hulpcolonne, gewezen RAF piloot en instructeur van een lokale vliegclub, bevestigt dat de rechter schroef zich in vaanstand bevond en vuur vatte op de grond, terwijl de linker motor volledig intact was. Zoals reeds eerder vermeld, werd de onderzoekscmissie niet

in de mogelijkheid gesteld de plaats van de crash te bekijken en diende zich aldus tevreden te stellen met enkele foto's door de hiervoor genoemde getuige genomen. Deze foto's spreken in geen enkel geval de ontleding en de eerste gevolgtrekkingen van het ongeluk tegen.

Daartegenover staat dat de betrokken motor niet werd gerecupereerd wegens de omstandigheden en vooral de staat van het terrein alsmede de moeilijkheden in de regio waar de bevolking in permanente staat van opstand verkeert. Vandaar dat de juiste oorzaak van het defect nooit zal worden gekend. Ten titel van inlichting, geven we hierna het commentaar op gebied van meteo van de gewezen RAF piloot en vlieginstruc-

Troisième partie

Par Dominique Hanson, historien et professeur à l'Ecole Royale Technique de Saffraan berg

La première phase, la panne moteur et ses conséquences immédiates

La panne du moteur droit est l'élément déclencheur. Au niveau purement technique, il convient de se souvenir qu'à aucun moment depuis son placement sur le CP-36, le moteur droit n'a soulevé aucun problème alors que le moteur gauche, lui, a été cité à plusieurs reprises. L'implication du moteur droit ne fait pas de doute, les survivants et un témoin au sol l'ont bien observé. Un des organisateurs de la colonne de secours, lui-même ancien pilote de la

RAF et ancien moniteur dans un club aéronautique local, confirmera que l'hélice était en drapeau et que ce moteur a brûlé au sol, tandis que le gauche était intact. Comme déjà dit, la commission d'enquête ne pourra se rendre sur place et devra se contenter des photos prises par ce même témoin. Ces photos



ne remettent pas en question l'analyse et les premières conclusions.

Par contre, le moteur n'ayant pas été récupéré, conséquence des circonstances et surtout de la configuration du terrain et des troubles dans la région ou la population est en effervescence perpétuelle. La cause exacte de la panne ne pourra jamais être établie. La panne technique est avérée mais non identifiée. Mentionnons à titre purement indicatif, le commentaire au niveau météo de l'ancien pilote RAF et ex-moniteur d'aéronautique: «*Temps typique des saisons sèches, brume plus dense au sol, brume causée pour la majorité de particules de poussières et avec une certaine extension verticale*».

teur: "Typische weersomstandigheden tijdens het droog seizoen en een dichte grondmist veroorzaakt door een enorm aantal stofdeeltjes met naar de grond toe een grotere verticale dichtheid".

Vanaf het ogenblik dat de bemanning diende verder te vliegen op één motor, kan men zich best voorstellen dat ze zijn overgegaan tot het maken van een grondige analyse van de situatie waarin zij terecht kwamen. De elementen van deze ontleding alsmede de gevolgtrekkingen hiervan zijn ons logischerwijs natuurlijk niet bekend. Beperken wij ons ertoe op te merken dat het bemanningslid dat de lading voorbereidde om te worden uitgeworpen, zich zeker niet gehaast voelde noch enige schijn van ongerustheid vertoonde. In ieder geval waren de passagiers zich van geen enkel gevaar bewust: één van hen merkt op dat er een motor is uitgevallen en verandert ondertussen nog van plaats. In eerste instantie kwam het erop aan het vliegtuig maximum te verlichten om hoogst waarschijnlijk zodoende een uitwijkvliegveld te bereiken. Doch welk uitwijkvliegveld? Heeft de boordradio een noodsein kunnen uitzenden, heeft hij contact kunnen maken en zo ja met wie? Op al deze vragen zullen wij nooit een definitief antwoord vinden.

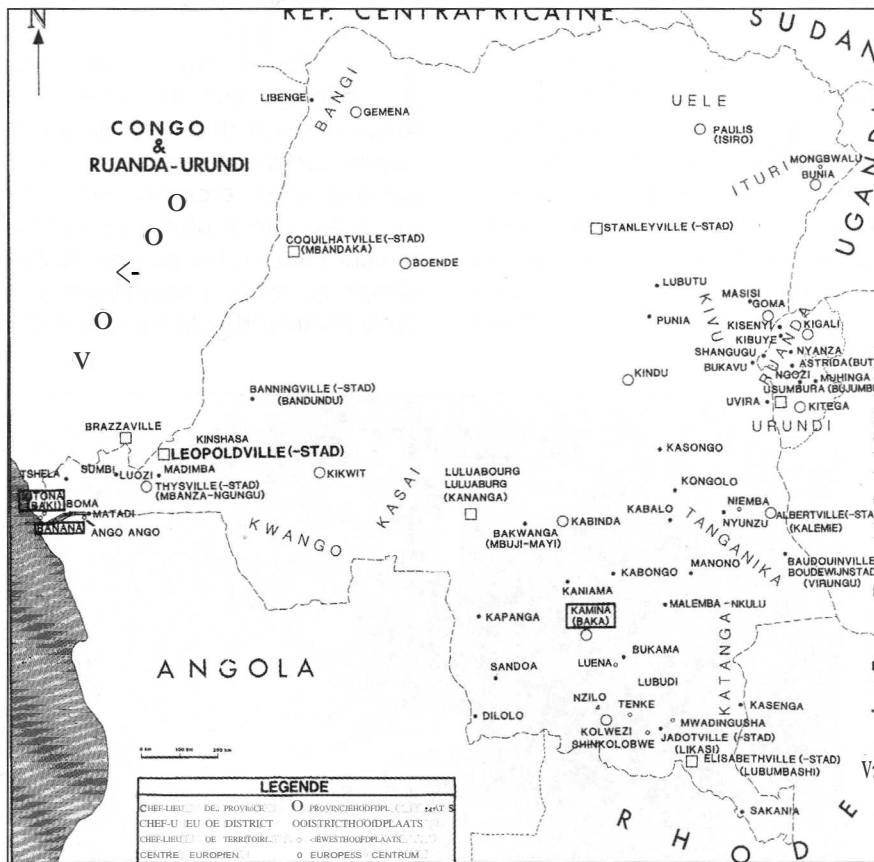
Volgens een plaatselijke radioamateur, is het een welgekend fenomeen dat de radiogolven zich rond het middaguur zeer slecht verspreiden in de bergachtige streek die het in nood verkerende toestel overvloog. Vandaar dat het uiterst moeilijk is om contact te maken met een radiopost aan de andere kant van het Kivumeer. Anders gezegd hebben de lokaliserende van het vliegtuig en de hoogte waarop het zich bevond het om materiële en technische redenen belet radiocontact te maken met Usumbura en uiteraard met BAKA. Van de andere kant kon logischerwijs Goma worden bereikt gezien het slechts op een 50-tal km van de plaats van het ongeluk gelegen was.

Volgens de brief van 20 juli waarvan hiervoor reeds sprake en waarin BAKA verslag uitbrengt aan Brussel, is de situatie in Goma uiterst bijzonder en gespannen. Het vliegveld is in handen van de ex-Force Publique en

Désormais confronté au vol sur un seul moteur, on devine que l'équipage se livre à l'analyse de la situation. Mais les éléments de cette analyse et les conclusions ne nous sont évidemment pas connus. Bornons-nous à constater que l'homme d'équipage qui prépare un éventuel largage ne semble pas agir en toute hâte, ni même être anxieux. Les passagers en tout cas n'ont pas conscience d'un danger. L'un d'eux- celui qui constate l'arrêt du moteur- se lève et se déplace encore. La préoccupation première semble à ce moment d'alléger l'avion au maximum, vraisemblablement en vue de rejoindre un aérodrome de diversion. Quel aérodrome de diversion? Le radio de bord, émet-il un appel de détresse, parvient-il à établir un contact et avec qui? Ces questions n'auront jamais de réponse définitive.

D'après un radio amateur local, il est bien connu que sur l'heure de midi, la propagation des ondes est très mauvaise dans les régions montagneuses que survole

l'avion en détresse. Il est ainsi très difficile de contacter un poste de l'autre côté du lac Kivu. Autrement dit, la localisation de l'avion et son altitude ont pour des raisons matérielles ou techniques dû empêcher un contact radio avec Usumbura et à fortiori avec BAKA. Par contre, Goma aurait du être joignable par radio, ce qui s'imposait d'autant plus logiquement vu sa proximité d'une cinquantaine de kilomètres au moment du crash.



D'après le courrier du 20 juillet déjà cité et dans lequel BAKA fait rapport à Bruxelles, la situation à Goma est très particulière et très tendue. L'aérodrome est aux mains de l'ex-Force Publique et il n'y reste aucun blanc. Le même document fait état de tentatives d'un Cessna et d'un hélicoptère d'atterrir à Goma pour livrer du plasma dans la nuit qui suit le crash. L'autorisation leur sera refusée. Le 20 juillet avant l'aube et dans le même but humanitaire, un autre C-119, le CP-9 s'approchera à près de 10 km de Goma. Il n'obtiendra aucune réponse et rebrousse chemin. Comme on le verra par la suite, l'évacuation, via Goma, des victimes du CP-36 ne sera rendue possible que par l'interven-

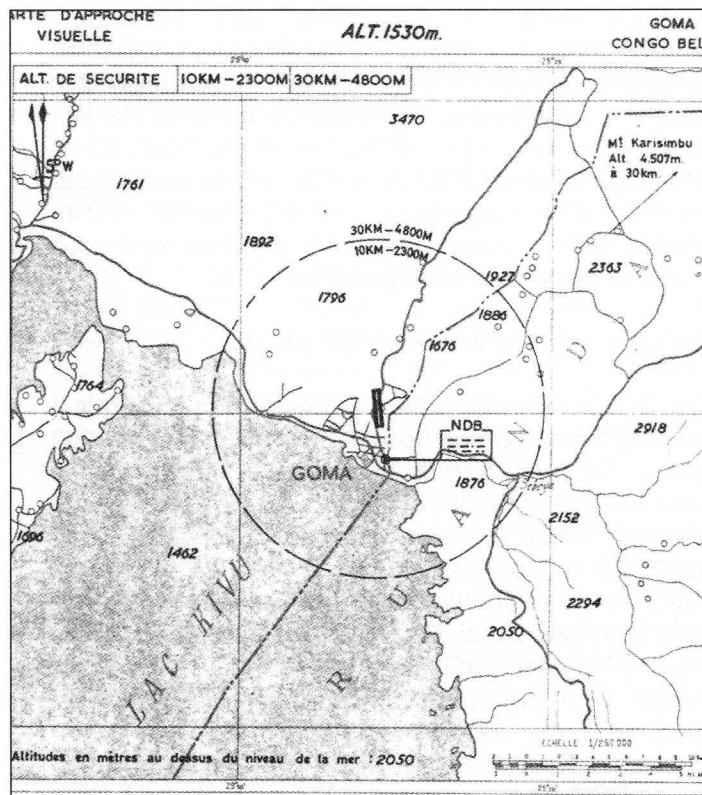


daarenboven is er geen enkele blanke meer aanwezig. In hetzelfde document staat te lezen dat een Cessna en een helicopter trachtten te landen op Goma om er in de nacht van het ongeluk bladplasma te bezorgen. De toelating tot landen echter werd er door de overheid geweigerd. Op 20 juli, voor dageraad en met dezelfde humanitaire bedoeling, nadert een C-119, de CP-9, tot op ongeveer 10 km van Goma. Hij ook ontvangt geen enkel antwoord en keert dan maar onverrichterzake terug. Zoals we later zullen zien, is de evacuatie vanuit Goma van de slachtoffers van de CP-36 slechts mogelijk na tussenkomst van een verantwoordelijke van SABENA. Hij dient wel de garantie te geven dat deze operatie uitsluitend met burgerbemanningen en dito-vliegtuigen zal worden uitgevoerd. Het is dus klaar en duidelijk dat de troepen van de ex-Force Publique zich zeer vijandelijk opstellen tegenover Belgische toestellen. Men kan hieruit afleiden dat het best mogelijk is dat de bemanning van de CP-36 met dezelfde problemen werd geconfronteerd. Deze veronderstelling zal ook nooit op haar juistheid kunnen worden nagetrokken. Volgens de nog in de omstreken van Goma overgebleven blanken, heeft het toestel hen nooit overvlogen. Daartegenover staat echter dat andere Europeanen die zich op de linkeroever van het Kivumeer bevonden, het vliegtuig hebben zien overkomen boven Bobandana en dat het richting noord vloog dus rechtstreeks naar het bergmassief van Sake-Masisi. Tenslotte is er nog de verklaring van een laatste getuige, uitbater van een plantage meer naar het noorden toe van de plaats van het ongeluk, welke hij aflegt aan de onderzoekscommissie te Kisenyi op 23 of 24 juli: "een eerste maal een vliegtuig op een hoogte van ongeveer 1500 m te hebben zien overvliegen en enkele minuten later zien terugkeren langs hetzelfde traject doch ditmaal in zuidelijke richting op een hoogte van ongeveer 500 m". Hieruit kan men afleiden dat op één motor, het vliegtuig hoogte verloor en dat het radicaal van richting veranderde.

Wat te denken van al deze verschillende getuigenissen? In die periode en op die plaats is de toestand ver van deze zoals die zich heden ten dage in de omgeving van Meisbroek voordoet! Voor de onafhankelijkheid was het overkomen van een vliegtuig boven Kongolees grondgebied een opvallende gebeurtenis. Eén van de getuigen uit de omgeving van Goma bevestigt trouwens dat hij zijn uurwerk afstelde op het overvliegen van de toestellen van SABENA! Wat een publiciteit voor die tijd! Doch is in een tijd van perikelen waarin men hulp en veiligheid verwacht vanuit de lucht de aandacht voor overvliegende toestellen niet nog meer uitgesproken? Het geluid van de motoren van de C-119 moest zeer waarschijnlijk de aandacht hebben getrokken.

Indien men het waagt om al deze verschillende informatie op een kaart uit te zetten, ziet men dat de CP-36 naar het noorden vloog langs de linkeroever en ten westen van het Kivumeer toen een motor stil viel. Het zou nadien een zuidwestelijke koers hebben gevolgd richting Goma, plaats die nooit werd bereikt. Wat nu de

tion d'un responsable de la SABENA, à la condition expresse d'utiliser des avions et des équipages civils. Il est donc très clair que les troupes soulevées développent une franche hostilité à l'égard des avions mili-



itaires belges. On peut penser que vraisemblablement le CP-36 a été confronté à la même situation. Cette hypothèse ne pourra jamais être vérifiée. Selon des blancs restés dans les environs de Goma, l'avion ne les a jamais survolés. Par contre, d'autres européens sur la rive gauche du lac Kivu, l'auraient vu passer au-dessus de Bobandana en suivant la direction plein nord et ainsi aborder directement le massif montagneux de Sake-Masisi. Enfin, un dernier témoin, qui s'occupe d'une plantation plus au nord de l'endroit du crash, a signalé à la commission d'enquête présente le 23 ou 24 juillet à Kisenyi, «avoir vu passer l'avion une première fois à plus ou moins 1500 mètres d'altitude, puis l'avoir vu revenir quelques minutes plus tard, sur le même tracé, mais en direction sud et à plus ou moins 500 mètres d'altitude cette fois». De ceci, on peut déduire que sur un seul moteur, l'avion est en train de perdre de l'altitude et qu'il a radicalement changé de cap.

Que penser de ces différents témoignages? A l'époque et à cet endroit, la situation est bien loin de celle observée de nos jours aux alentours de Meisbroek! Avant l'indépendance, le passage d'un avion en terre congolaise reste un moment marquant. Un des témoins de la région de Goma affirme d'ailleurs régler sa montre sur le passage des avions de la SABENA. Belle publicité à l'époque! Mais en période trouble, ou l'on attend du ciel, secours ou sécurité, l'attention n'est-elle pas encore accrue? Goma, aux mains des nationaux, a du voir diminuer la fréquence des atterris-

sporen op de grond betreft van de uitgeworpen goederen, deze werden opgetekend door een koloniaal en ook zij duiden, zij het zonder volledige zekerheid, want de inboorlingen hadden zich al meester gemaakt van al de waardevolle zaken, de richting Goma aan. Deze getuige werd naderhand nooit door de onderzoekscmissie ondervraagd toen zij de verschillende andere getuigenissen en inlichtingen verzamelde. Zijn uitleg werd eenvoudigweg overgemaakt en zijn verklaring komt niet voor in het onderzoeksdossier. Daartegenover staat dat ze niet de minste moeite hadden om de getuigenis van de DC-3-piloot vast te leggen welke enkele uren eerder de streek overvlog met aan boord de andere groep van VVE..

Hoogte, reliëf en weerkundige situatie

De DC-3 vloog het eerste gedeelte van zijn traject richting Goma op een hoogte van 10500 voet of 3200 meter.. De piloot had de bedoeling, in functie van de weerkundige situatie, op zicht rond het gebergte te vliegen. *"Vanaf Goma kwamen we in een laag cumulonimbus wolken en een laag altostratus bewolking. Het weer was zeer nevelachtig en doorheen een droge mist zag ik de grond. Daarop verkoos ik op een hoogte van 13000 voet (3965 m) te gaan vliegen hetgeen me toeliet tussen de twee onweersachtige lagen wolken door te gaan naar een streek met goede zichtbaarheid"*. Door de Masisi-streek te overvliegen, vermijdt de DC-3 de hoge toppen in het oosten en in het bijzonder de vulkaan Nyamulagira..

Dezelfde dag hebben twee militaire piloten, deze van de DC-3 en deze van de CP-36, zonder van elkaar te weten, hetzelfde traject gekozen. De piloot van de DC-3 echter is reeds sedert 1955 in Kamina gevestigd. Vandaar dat hij over een zeer goede terreinkennis beschikt: hij benadrukt de gevaren van de hoge bergpieken in combinatie met de aanwezigheid van cumulonimbus wolken in deze sector. Deze wolken worden door de piloten gevreesd daar zij een zeer grote hoogte bereiken en veel onweders veroorzaken.

Tijdens de terugvlucht zijn de meteorologische condities hier bijna onveranderd gebleven. De piloot maakt tevens gewag van de doorsteek naar Goma te Rutshuru, een korter traject met een piste die in geval van nood kon gebruikt worden. De piloot van de DC-3 vervolgt: *"Deze doorsteek zat echter dicht, er was een slechte zichtbaarheid en ik zal nooit zo laag vliegen wanneer de weersomstandigheden het niet toelaten"*.

Een eerste vaststelling dringt zich op: het defect valt voor op het gevaarlijkste en meest kritische punt van de vlucht..

Kortom, de doorsteek naar Goma via Rutshuru heeft als voordeel minder brandstof te verbruiken gezien het traject korter is en er tevens lager kan worden gevlogen. Is deze doorsteek ontoegankelijk dan moet rond de belangrijkste bergtoppen gevlogen worden en de rest van de sector vertoont nog heel wat hoogteverschillen waarvan de toppen regelmatig omringd van of verborgen zijn in de wolken. Omdat in de tropische streken op zeer grote hoogte de temperatuur en de

sages et survols. Le bruit des moteurs du C-119 devait vraisemblablement attirer l'attention.

Si l'on se risque à reporter ces différentes informations sur une carte, le CP-36 volait plein nord sur la rive gauche ou à l'ouest du lac Kivu lorsqu'un de ses moteurs a lâché. Il aurait alors rebroussé chemin au sud-ouest en direction de Goma qu'il n'atteindra pas. Quant aux traces au sol du largage du fret relevé par un colon, elles semblent, elles aussi, indiquer, mais sans grande précision - les indigènes entre-temps se sont précipités sur tous ces trésors - la prise de direction de Goma. Ce témoignage n'a jamais pu être auditionné par la suite, lorsqu'à tête reposée, les enquêteurs collationnaient les différents témoignages et informations. Ses dires sont simplement rapportés et sa déposition ne figure pas dans le dossier d'enquête.



Par contre, ils n'ont eu aucune difficulté à obtenir celle du pilote du DC-3 ayant survolé la même région quelques heures plus tôt avec à son bord l'autre partie du groupe des UDA.

Altitude, relief et météo

Le DC-3 a effectué la première partie de son trajet jusqu'à Goma à 10500 pieds. L'intention du pilote était ensuite de contourner les montagnes en vol à vue suivant les conditions météo. *"A partir de Goma, j'ai rencontré des cumulo-nimbus mélangés avec des alto*



luchtdruk gevoelig laag zijn moeten de zuigermotoren van de vliegtuigen op maximale kracht draaien. Op gebied van veiligheid betekent dit enerzijds zo vlug mogelijk uit de wolken komen en op zicht te vliegen naar open zones en anderzijds zeker niet onder de kritieke hoogte vliegen. Maar, kan de CP-36 op één motor de kritieke hoogte respecteren? Een getuige die het vliegtuig zag stemt ons tot nadenken wanneer hij beweert dat het toestel in enkele minuten 1000 meter hoogteverlies had. Het lijkt ons in deze zeer delicate maar voor onze studie onontbeerlijke materie dan ook aangewezen hieromtrent het advies te vragen aan een expert met een grote praktische ervaring qua vliegen met C-119. Raymond Baccaert, die testpiloot C-119 was en bijna 2600 uren op het toestel heeft gevlogen zegt het volgende: *"De problematiek van vliegen op één moto is tegenwoordig heel verschillend daar de hedendaagse reactiemotoren een betere verhouding hebben van gewicht tot vermogen. In het geval van een maximum geladen C-119 wordt er op één motor snel hoogte verloren. Om de daalsnelheid met juistheid te bepalen, dient men over een ganse reeks gegevens te beschikken zoals: lading, hoogte, temperatuur, luchtdruk, werkelijk vermogen van de motor en zelfs de staat van de vliegtuigromp. Maar het is duidelijk dat in een tropisch klimaat het verlies aan motorvermogen en hoogte belangrijker zijn dan deze genoteerd in de tabellen van de constructeur van het toestel"*.

In ieder geval, in hetgeen wij de eerste fase hebben genoemd, bereidt de bemanning zich in eerste instantie voor om eventueel de lading uit te werpen. Dit manoeuvre is duidelijk: maximum gewicht uitwerpen om een minimum aan hoogte te verliezen. De gordels van de piloten en de navigator zijn niet vastgehecht, wat doet veronderstellen dat zij denken nog op één motor, zij het niet onmiddellijk, een vliegveld te kunnen bereiken.

Tweede fase, uitwerpen van de lading

Van bij de aanvang van het uitwerpen van de lading weet men, zelfs met een sprenkelt je hoop, dat een vliegveld bereiken onmogelijk is geworden. Hetzij dat dit vliegveld te ver verwijderd is, hetzij dat de bemanning nu vreest voor een erger en naderend gevaar: een natuurlijke hindernis op weg naar dit vliegveld. In deze noodsituatie stelt zich de vraag of de bemanning de juiste positie kent waar ze zich bevinden. Waar bevindt zich het laatste punt in de veronderstelling dat de bemanning de verschillende vliegrichtingen zorgvuldig heeft genoteerd? Is er een nieuw probleem opgetreden met het radiokompas? Daarbij komt nog dat wij niet weten of de radionavigatiebaken van Goma wel operationeel is. Zoveel vraagtekens die ook voor altijd onbeantwoord zullen blijven! Eenvoudigweg: komt de steeds kleinere hoogte zoals op de hoogtemeter aangegeven, dicht bij het kritisch punt?

In dit stadium is het aangewezen om zo juist mogelijk de dalingsratio van de CP-36 te bepalen tegenover het hoogste gedeelte van de cumulonimbus wolken die per definitie een grote verticale uitbreiding heeft. Volgens

stratus. Le temps était très brumeux et je voyais le sol à travers une brume sèche. J'ai choisi l'altitude 13000 pieds ce qui me permettait de passer entre deux nuages orageux et en vol à vue vers une région de beau temps visible". En survolant la région du Masisi, le DC-3 contourne par l'ouest les sommets de la région de Goma, surtout les volcans Karisimbi (4500 mètres) et Nyiaralongo (3470 mètres) qui contrôlent la passe du Rutshuru, dont il va être question, et plus proche de sa route, le Nyamalagira (3056 mètres).

Le même jour, les deux pilotes militaires belges, celui du DC-3 tout comme celui du CP-36, ont sans aucune concertation choisi le même itinéraire. Or le pilote du DC-3 est basé à Kamina depuis 1955. Sa connaissance du terrain est évidente: il souligne, dans le secteur, les dangers conjugués que représentent des reliefs d'altitude élevée et la présence de cumulonimbus, nuages craints de tous les pilotes de par leur très grande extension verticale et de par leurs développements orageux.

Lors du voyage retour, les conditions météo sont restées pratiquement identiques au même endroit. Le pilote évoque également la passe de Goma à Rutshuru, une des variantes plus courtes de l'itinéraire qui comprend une piste pouvant convenir pour une diversion: elle était inaccessible, *"c'était bouché"* et le pilote du DC-3 d'ajouter *„1ne m'arrive jamais de voler bas si les conditions ne le permettent pas"*. Une première évidence s'impose: la panne survient au plus mauvais endroit du parcours, à hauteur du point le plus critique du vol.

En bref, la passe de Goma Rutshuru permet de ne pas consommer trop de carburant puisqu'elle offre un trajet plus court et plus bas. Lorsque celle-ci est inaccessible, le contournement des principaux sommets s'impose mais le reste du secteur présente encore des zones d'altitude élevée qui sont régulièrement enveloppées ou cachées par les nuages. A très haute altitude, la température et la pression entraînent, en région tropicale, une sollicitation maximale des moteurs à pistons. La sécurité réclame donc d'une part, d'essayer de sortir au plus vite des nuages par un vol à vue vers les zones plus claires et d'autre part, de ne pas descendre en dessous d'une altitude critique. Mais sur un seul moteur, le CP-36 pouvait-il se maintenir au-dessus de cette altitude critique locale? Un témoin qui l'a observé donne à penser qu'en quelques minutes, il a perdu 1000 mètres. En cette matière particulièrement pointue mais essentielle pour notre sujet, faire appel à l'expérience d'anciens sur C-119 nous a semblé impératif. Raymond Baccaert qui a été pilote d'essais sur C-119 et qui a accumulé près de 2600 heures de vol sur cet appareil explique: *«La problématique du vol sur un seul moteur est très différente aujourd'hui avec les jets qui présentent un meilleur rapport poids/puissance. D'une manière générale, le C-119 sur un seul moteur à pleine charge perd rapidement de l'altitude. Pour déterminer avec précision son taux et sa vitesse de descente, il faudrait connaître une série d'éléments, car plusieurs facteurs et non un seul sont déterminants: la charge, l'altitude, la température, la pression,*

een piloot van DC-3 zijn de cumulonimbussen in de laagste lagen soms verbonden door altostratussen, te weten een gans ander type van nevelachtige, ditmaal zich horizontaal uitbreidende bewolking. Dit is de geventeerde situatie van de DC-3 op een hoogte van 13000 voet (3965 m). Doch in de cockpit van de CP-36 zijn alle ogen gericht op de hoogtemeter vermits volgens de overlevenden, de grond niet zichtbaar was. In deze omstandigheden van vliegen zonder zicht zullen er vragen in de hoofden van de piloten en de navigator hebben gespoekt. Zal het uitwerpen van ballast de daalsnelheid van het vliegtuig genoeg vertragen? Op welke hoogte zal men uit de wolken komen? Wat is de hoogte van de bewolking ten opzichte van de aarde? A posteriori zullen de onderzoekers op basis van de gegevens van het weerkundig station van Goma een zeer benaderende simulatie van de weerkundige situatie aan de boorden van het Kivumeer kunnen maken. De verticale bewolking ontwikkelt zich in de late morgen terwijl de cumulonimbussen zich voor de middag vormen bij een temperatuur die de 26°C overschrijdt. De evolutie tussen 11 en 14 uur van de situatie boven het weerkundig station is duidelijk: men gaat van 2/8 cumulus met basis op 800 meter naar 4/8 cumulonimbus met basis 900 meter.

Derde fase, het wolkendek verdwijnt plots

Deze elementen bevestigen de getuigenis van de piloot van de DC-3 voor wat betreft de bewolking en in het bijzonder de cumulonimbussen. Zij geven ons ook een uiterst belangrijk gegeven over de wolkenbasis boven Goma die zich situeert op 800 à 900 meter boven de grond. Indien men op een schema de verschillende hoogtes rond Goma, de hoogte van de wolkenbasis en van de plaats van het ongeluk (tussen 2300 en 2350 meter) aanbrengt, dan komt men tot hetzelfde besluit als na de eerste verklaringen van de overlevenden: wanneer tijdens het dalen de CP-36 uit het wolkendek komt, is hij maximum een honderdtal meter boven de grond, in een vallei waardoor een rivier loopt.

De analyse van de situatie en het dreigend gevaar laten de piloten slechts enkele ogenblikken om een plaats te vinden om het toestel zonder verwijl neer te zetten. Volgens de gewezen RAF piloot, lid van de vliegclub van Goma, maken het reliëf en de plantengroei van het terrein een noodlanding totaal onmogelijk. In het geval dat de piloot van de CP-36 een mogelijke oplossing bekeek om eventueel in de rivier te landen, hetgeen te betwijfelen valt, werd het voor hem steeds maar moeilijker het toestel onder controle te houden. De overlevenden verklaren inderdaad niet enkel dat er een oorverdovend gehuil is van de motor maar ook dat het vliegtuig: "over en weer slingert van links naar rechts". De verklaring van Raymond Baccart is hieromtrent uiterst verhelderend: «Indien de piloot daalt onder de kritische snelheid, is het hem onmogelijk van een rechtlijnig vliegtraject te volgen". Deze snelheid is afhankelijk van verschillende parameters. De piloot tracht toch een normaal traject te vinden

la puissance réellement développée par le moteur et même l'état de la cellule. Mais il est clair, qu'en zone tropicale, la perte de performance moteur et la perte d'altitude sont amplifiées par rapport aux tables fournies par le constructeur».

En tout cas, dans un premier temps, lors de ce que nous avons appelé la première phase, l'équipage se prépare à l'éventualité d'un largage. La manœuvre est claire: alléger le plus possible pour perdre le moins d'altitude possible. De plus, les ceintures ne sont pas attachées. Pilotes et navigateur estiment donc encore pouvoir atteindre, sur un seul moteur, un aérodrome, quel qu'il soit mais pas dans l'immédiat.

Deuxième phase, largage précipité du fret

Avec le début du largage du fret, la certitude d'atteindre un aérodrome a disparu même s'il subsiste un espoir. Soit cet aérodrome est trop éloigné, soit l'équipage craint maintenant un danger plus grave et imminent: trouver un obstacle naturel sur la route de cet aérodrome? Dans cette situation d'urgence, l'équipage dispose-t-il d'une idée exacte de sa position? S'il a gardé la maîtrise de ses différents tracks, ou se trouve-t-il sur le dernier? Le radio compas pose-t-il à nouveau problème? De plus, nous ignorons si le NDB de Goma fonctionne. Autant d'interrogations qui resteront, elles aussi, sans réponse! Plus simplement, l'altitude de plus en plus faible indiquée par l'altimètre se rapproche-t-elle du point critique?

A ce stade, il importe de bien situer le déplacement vertical du CP-36 depuis la partie supérieure de nuages cumulonimbus, par définition à forte extension verticale. Suivant le pilote du DC-3, les cumulonimbus, dans les basses couches, sont relayés par endroit par des alto-stratus, soit par un autre type de nébulosité à développement cette fois horizontal. C'est la vision enregistrée depuis le DC-3 à 13000 feet. Mais dans le cockpit du CP-36, les yeux sont rivés sur l'altimètre puisque, d'après les survivants, le sol n'est pas visible. Dans ces conditions de pilotage sans visibilité, les questions doivent se bousculer dans la tête des pilotes et du navigateur qui assistent, impuissants, à la rotation des aiguilles traduisant la perte d'altitude dont nous ignorons le ratio: le largage va-t-il suffisamment ralentir la chute? Quand va-t-on sortir de la couche nuageuse? Quelle distance sépare la base des nuages du sol?

A posteriori, les enquêteurs vont faire réaliser, au départ des relevés de la station météo de Goma, une simulation très précise des conditions météos sur les bords du lac Kivu. Les nuages à développement vertical sont observés en fin de matinée et des cumulonimbus sont en formation avant midi alors que la température est tropicale et dépasse les 26 degrés. L'évolution entre le synoptique de 11 heures et celui de 14 heures est claire: on passe de 2/8 de cumulus, avec base à 800 mètres au dessus de la station, à 4/8 de cumulonimbus avec leur base à 900 mètres.



en dit te behouden, hetgeen gezien de omstandigheden zeker niet eenvoudig is. Dit is de reden waarom de passagiers de indruk hebben dat ze van links naar rechts of omgekeerd vliegen. Maar het effect van vliegen op één motor is niet alleen de reden van de crash. Het openen van de achterdeur veroorzaakt een sterke werveling welke op haar beurt het toestel afremt waardoor de kritische snelheid terug verandert». Het uitwerpen van de kitbags en de kisten nodig om het hoogteverlies te vertragen, vermeerderd ook de destabilisatie van het vliegtuig, waardoor nog het moeilijker wordt om het toestel onder controle te houden. Uiteindelijk snijdt een vleugel op een hoogte van acht meter een boom af die de piloot niet kan vermijden. De CP-36 stort te pletter op de grond en schiet in brand.

Maar waarom is er voorafgaandelijk geen instructie gegeven het toestel te verlaten? De hoogte van het vliegtuig bij het uitkomen van het wolkendek verklaart het uitblijven van een order voor het uitspringen. De tijd nodig om het valscherms te openen en de valsnelheid zouden zeker geleid hebben tot de dood. Het feit dat er zich ver van een voldoende aantal valscherms aan boord van de CP-36 bevonden doet bij velen vragen rijzen, sommigen noemen het "schandalig". Met voldoende parachutes ware het misschien, in andere omstandigheden, mogelijk geweest levens te redden. Betrof het hier een nalatigheid van de bemanning? Bij het zoeken naar antwoord op deze vraag stuit men op onmacht gezien de crisissituatie. Ja, de CP-36 had slechts 12 valscherms aan boord die organiek deel uitmaakten van zijn uitrusting. Omdat er niet genoeg valscherms beschikbaar waren in Congo werden de 18 C-119's die tijdens de gebeurtenissen van juli 1960 ter versterking gezonden waren organiek uitgerust met slechts 12 valscherms. De afwezigheid van voldoende valscherms is in laatste instantie niet de oorzaak dat zovelen omkwamen als gevolg van het te pletter slaan of van zeer ernstige brandwonden.

Toch moet men zich vragen stellen over het tijdsverloop tussen het constateren van het motordefect en de koersverandering tot het vastgespen van de veiligheidsgordels en het buitenwerpen van de vracht. Zou, in het geval er wel genoeg valscherms aan boord zouden zijn geweest, de commandant het bevel hebben gegeven het toestel te verlaten? De grote kalmte waarmee het bemanningslid dat het uitwerpen van de vracht voorbereidt, getuigt van de zekerheid dat Goma zal worden bereikt en aldus de passagiers en het toestel zouden worden gered. Beroep doen op de valscherms wordt niet eens in vraag gesteld. Maar, wanneer met zekerheid blijkt dat Goma onmogelijk kan worden gehaald, kan de boordcommandant dan besluiten een deel van de passagiers te laten springen en de overblijvenden tot de dood te veroordelen? Indien hij toch de mogelijkheid tot springen zou overwegen, kunnen er zeker nog andere problemen door zijn hoofd gaan. Hoeveel sprongen hebben de VVE's uitgevoerd? Hoe zullen zij door de inlandse bevolking worden ontvangen? Eenvoudiger gezegd: bevindt de CP-36 zich niet reeds in een doolhof van problemen die de operatie zeer twijfelachtig en onzeker doet

Troisième phase, soudain le voile nuageux se déchire

Ces éléments confirment le témoignage du pilote du DC-3 quant à la couverture nuageuse et en particulier la présence de cumulonimbus. Ils apportent également une information capitale au niveau du plafond localisé à 800/900 mètres au dessus de l'altitude Goma. Si l'on reporte sur un schéma les altitudes de Goma, de la base des nuages et celle du lieu du crash (entre 2300 et 2350 mètres), on aboutit à la conclusion pressentie au départ du témoignage des survivants: lorsque, dans sa perte d'altitude, le CP-36 sort de la couverture nuageuse, il n'est qu'à quelques dizaines de mètres du sol, au maximum une centaine, dans une espèce de cuvette au fond de laquelle coule une rivière.

L'analyse de la situation et l'imminence du danger ne laissent aux pilotes que quelques instants pour trouver un endroit où se poser en catastrophe. Mais dans ce secteur, la configuration du terrain et la végétation n'offrent pratiquement aucune possibilité de se poser. D'après l'ancien pilote de la RAF et membre du club aéronautique de Goma, dans cette région, la configuration du terrain rend impossible tout atterrissage forcé. Si le pilote a le temps d'évaluer la solution que représentait la rivière au fond du vallón, ce dont on peut douter, il éprouve à ce moment de plus en plus de difficultés à contraindre le CP-36. Les rescapés rapportent en effet les hurlements de moteur mais aussi que: «*Gelui-ei va de gauche à droite*». Le témoignage de Raymond Baccaert est ici aussi très éclairant: "Sur un seul moteur, si le pilote descend en dessous de la vitesse critique, il lui est impossible de maintenir un vol rectiligne. Cette vitesse varie en fonction de plusieurs paramètres. Le pilote s'efforce donc de la trouver et de la maintenir, ce qui au vu des circonstances n'est évidemment pas simple. Voilà pourquoi effectivement les passagers ont l'impression d'aller de la droite vers la gauche ou inversement. Mais les effets du vol sur un seul moteur ne sont peut être pas seuls en cause. L'ouverture de la porte arrière érée, elle aussi, de forts remous qui à leur tour génèrent une traînée qui modifie à nouveau la vitesse critique». Le largage des kitsbags mais surtout des caisses, nécessaire pour freiner la perte d'altitude, est, lui aussi, source de déstabilisation et donc de difficultés de pilotage accrues. In fine, une aile sectionnée à huit mètres de hauteur un arbre que le pilote n'a pu éviter. Le CP-36 s'abat au sol et prend feu. Mais alors pourquoi un ordre d'évacuation n'a-t-il pas été donné bien avant?

L'altitude de l'avion, à sa sortie de la couche nuageuse, explique l'absence d'un ordre de dropage. Le temps d'ouverture du parachute et la vitesse de descente n'auraient conduit très vraisemblablement qu'à un écrasement au sol du sauteur. Il est évidemment interpellant et navrant, certains penseront "scandaleux" de constater que le CP-36 est loin de disposer d'un nombre suffisant de parachutes qui, dans d'autres conditions, auraient peut-être permis de sauver des vies. S'agit-il d'une négligence de l'équipage? En cher-

overkomen? Het is duidelijk dat de bemanning alle beschikbare middelen aanwendt om een vliegveld te bereiken. De gegevens worden steeds maar ingewikkelder, stapelen zich op en doen zich steeds maar sneller voor, gedurende maximum een tiental minuten, volgens de overlevenden, tot het neerstorten. In feite toont studie van het verloop van het ongeluk aan dat na het defect van de motor, het weer, het reliëf en de tijd de bepalende factoren zijn, wat niet het geval is voor het tekort aan valschermen. Moest men daarvoor weigeren de opdracht uit te voeren zoals deze was voorzien en het verloop van de operaties in het gedrang brengen, daar waar mensenlevens in gevaar verkeerden? Dan wordt de deur geopend voor hiërarchische en strategische beschouwingen over de politieke en algemene toestand in Congo. Alles is onder te brengen in een banaal woord dat de indrukken weerspiegelt zowel van de bemanningen van de 15 Wing als van de gerepatrieerden die wij ontmoetten: "la pagaille".

Het is belangrijk goed onderscheid te maken tussen de gevolgtrekkingen mogelijk bezwaard door zekere elementen en de zuiver technische oorzaken die in een welbepaalde volgorde moeten benaderd worden.

De oorzaken van het drama

De fundamentele oorzaak is het defect aan de motor, verergerd door het overgewicht van het vliegtuig, nogmaals verergerd door de meteorologische omstandigheden en het reliëf in de streek. De oorzaak van het stilvallen van de rechtse motor zal steeds een raadsel blijven. Het ontleden van het probleem van overgewicht werd echter grondig bekeken door een doorwinterde navigator die zijn besluiten aan een instructeur "Transport Conversion Unit" heeft voorgelegd.

De vluchtgegevens zijn herberekend in functie van de verschillende veronderstellingen betreffende traject en de noodzaak om de kritische hoogte op één motor te houden. Het ontbreken van de juiste gegevens aangaande de werkelijk getankte hoeveelheid brandstof enerzijds en het gewicht van de vracht anderzijds springen onmiddellijk in het oog. Is het van dan af mogelijk een betrouwbaar resultaat te bekomen? Deze bedenking werd wel degelijk in overweging genomen door de onderzoekscommissie en slaagde zij erin tot een reeks eenvoudige en vreselijke besluitrekkingen te komen.

Inderdaad, vertrekkend van de hoeveelheid brandstof geleverd door de diensten van SABENA in Usumbura, beweren de aangesproken specialisten dat «met een motordefect in vlucht en ongeacht de gekozen route, de zending zeker fataal moest aflopen, tenzij het defect zich dicht bij een vliegveld zou voordoen». De brandstof getankt bij SABENA overtreft ruimschoots de hoeveelheid nodig voor het uitvoeren van de vlucht en betekent de ganse tijd een overgewicht dat een belangrijke rol speelt bij het maken van een noodlanding op één motor. Indien er voor het tanken nog brandstof zou aanwezig geweest zijn in de reservoirs, betekent dit

chant à répondre à cette question, on se heurte à un constat d'impuissance face à une situation de crise. Oui, le CP-36 n'avait à son bord que les 12 parachutes qui faisaient partie de son équipement car il n'y avait pas assez de parachutes au Congo pour les dix huit C-119 envoyés en renfort durant les événements de juillet 1960. Dans les dernières minutes, l'absence d'un nombre suffisant de parachutes n'est pas un élément explicatif de la mort de nos hommes lors du choc ou suite à d'horribles brûlures. L'appareil est sorti des nuages trop bas pour commander son évacuation. Par contre, il est légitime de poser le problème pour l'intervalle de temps depuis la constatation de la panne et le changement de cap jusqu'au bouclage des ceintures et le largage du fret. Si le nombre de parachutes avait été suffisant, le commandant aurait-il donné l'ordre d'évacuation? Si l'on s'en tient à l'attitude du membre d'équipage qui prépare le largage du fret, son calme traduit, à ce moment, la certitude pour l'équipage de pouvoir encore rejoindre Goma et sauver les passagers et l'appareil. Le recours au parachute n'est donc pas envisagé. Par contre, lorsque la certitude d'atteindre Goma disparaît, peut-on concevoir qu'un commandant de bord fasse sauter une partie seulement des passagers, condamnant le reste à la mort? S'il pense à l'éventualité d'un largage de parachutistes, d'autres objections peuvent être venues à l'esprit du commandant de bord: combien de sauts les UDA ont-ils effectués? Au sol, quel accueil leur sera réservé par la population locale? Plus simplement, le CP-36 n'est-il pas déjà rentré dans l'enchevêtrement nuageux rendant l'opération très aléatoire? Il est clair que l'équipage met en CEuvre tous les moyens dont il dispose pour rejoindre un aéroport. Les données se compliquent, se cumulent et s'enchaînent de plus en plus rapidement, tout au plus une dizaine de minutes selon le souvenir des rescapés, jusqu'au moment fatale. En fait l'étude du déroulement de l'accident démontre, qu'après la panne du moteur, la météo, le relief et le temps sont des facteurs déterminants, ce qui n'est pas le cas des parachutes. Fallait-il dès lors refuser d'effectuer la mission comme elle était prescrite et de compromettre le déroulement d'opérations là où des vies étaient en danger? La porte s'ouvre alors sur des considérations stratégiques et hiérarchiques mais surtout sur le rappel des circonstances politiques et générales. Un mot trivial résume les impressions rapportées en aparté tant par des membres du 15 Wing que par les rapatriés que nous avons rencontrés: «la pagaille». Il importe donc de bien distinguer les conséquences aggravées éventuellement par certains éléments, des causes purement techniques qui, elles, doivent être hiérarchisées.

Les causes du drame

La cause fondamentale réside dans la panne moteur aggravée par la surcharge elle-même induite et aggravée par les conditions météo et l'altitude élevée. La raison de l'arrêt du moteur droit restera à jamais inconnue. Par contre, l'analyse du problème de sur-

dat het vliegtuig zoveel zwaarder zou zijn bij het opstijgen. Men ziet dit in het kader van de opdracht gegeven door de COMRU, die geen verbindingsofficier van de Luchtmacht bevat. De bemanning heeft gemeend een bijkomende zekerheid te verschaffen door genoeg brandstof te nemen om niet alleen Bunia te vervoegen maar ook zonder brandstofbevoorrading nog andere opdrachten te kunnen uitvoeren. Raymond Baccaert bevestigt deze manier van handelen: "Men nam een maximum aan brandstof in omdat men niet wist welke hoeveelheid men op het vliegveld van bestemming zou vinden. Voor zover dit vliegveld onder controle zou zijn, is de vraag wat de werkelijke beschikbaarheid ter plaatse aan brandstof is". Zich verzekeren dat men opnieuw kan opstijgen en niet aan de grond genageld te worden bij gebrek aan brandstof in een kritieke toestand komt wel degelijk een logische beslissing op gebied van veiligheid. In een andere optiek echter komt men in een gans verschillende situatie wanneer er zich dan een defect aan een motor voordoet op het kritisch moment in vlucht.

Terwijl het vliegtuig hoogte verliest boven een bergachtig massief en de piloot geen zichtbaarheid heeft door mist en wolken, voelt hij de situatie als "ernstig". Hij beschikt noch over voldoende reactietijd noch over de gepaste technische middelen om uit de vallei te komen en de oevers van het nabijgelegen Kivumeer, op minder dan 10 km in vogelvlucht, te bereiken. Het steeds groter wordend verlies aan controle leidt ons naar de vierde fase van de catastrofe.

Vierde fase, het vliegtuig stort te pletter en de hulpverlening komt op gang

Na een boom te hebben geraakt, maakt de CP-36 een scherpe draai, slaat brutaal te pletter en vliegt in brand. Er wordt geschat dat op dit ogenblik nog een 15-tal mensen in leven zijn. De drie minst gekwetsten doen al het mogelijke om hun onfortuinlijke kameraden te helpen, ze zijn op het einde van hun krachten en het vuur wordt steeds maar groter. De inboorlingen zijn vlug ter plaatse en hun tussenkomst is van grote waarde. Ze brengen de overlevenden over naar hun hutten waar ze de elementaire zorgen toedienden, hen te eten en te drinken en ook te roken hebben gegeven. Als ze vernemen dat de militairen katholiek zijn, schudden ze hun handen en verwittigen ze de koloniale in Goma. Niettegenstaande de vijandelijke houding van de Force Publique te Goma, leggen zij onmiddellijk een hulpcolonne in die het dorp Sake rond 17u30 zal bereiken. De evacuatie van de gewonden naar Kisenyi in Ruanda, eerder dan naar het woelige Goma, vangt aan rond 20u. Op de chaotische wegen maakt een van de voertuigen snel rechtsomkeer als blijkt dat de twee vervoerde overleden zijn.

Twee uur later verschijnen de soldaten van de Force Publique plots er plaatse. Ze zijn uiterst agressief, weigeren de minste hulp te verschaffen en laten met moeite de ter plaatse gebleven koloniale toe de slachtoffers te identificeren. In deze zeer gespannen sfeer is het evacueren van de lichamen uitgesloten

charge a été réexaminé sous tous les angles par un navigateur chevronné dont les conclusions ont ensuite été soumises à un instructeur "Transport Conversion Unit". Les données de vol ont été recalculées en fonction des différentes hypothèses de route en injectant directement la nécessité de maintenir une altitude critique sur un seul moteur. Le manque d'informations exactes sur la quantité totale de carburant réellement emportée d'une part et sur le poids des colis embarqués, d'autre part, revient immédiatement à l'esprit. Est-il dès lors possible d'obtenir un résultat fiable? Cette objection a bien été prise en considération par la commission d'enquête. Cette dernière a néanmoins abouti à des conclusions à la fois simples et effroyables sans devoir tenir compte de ces lacunes.

En effet, en partant de la seule quantité de carburant délivrée par les services de la SABENA à Usumbura, les experts sollicités estiment que «la panne d'un moteur survenant en vol et quelle que soit la route choisie, serait fatale à l'avion, sauf si elle avait lieu à proximité immédiate d'un aérodrome». Et le seul carburant délivré par la SABENA est nettement supérieur à celui nécessaire et représente tout au long du trajet une surcharge qui devait entraîner un atterrissage forcé sur un seul moteur. Si les réservoirs n'étaient pas vides, au moment du remplissage peu avant le décollage, l'avion était d'autant plus lourd. On le voit, dans le cadre de la mission qui lui a été ordonnée par le COMRU, qui ne comprend d'officier de liaison de la Force Aérienne, l'équipage a recherché une sécurité opérationnelle en embarquant suffisamment de carburant pour rejoindre Bunia et pouvoir en repartir sans ravitaillement afin d'être disponible pour d'autres missions. Raymond Baccaert confirme cette pratique: «*Qn embarquait le maximum de carburant possible puisque l'on ignorait ce que l'on avait vraiment trouver à l'atterrissage. Pour autant que l'aérodrome soit sous contrôle, quel/es étaient réellement ses disponibilités en fuel?*». Etre assuré de pouvoir redécoller et de ne pas être coincé au sol sans carburant voire en position critique, relève donc bien d'une logique sécuritaire, mais est évidemment dans un autre scénario et, donc dans un autre type de raisonnement, avec l'irruption d'une panne moteur à un endroit critique du vol. Alors qu'il est en perte d'altitude au dessus d'un massif montagneux, le pilote est d'abord privé par la nébulosité d'une vue précise de la situation qu'il pressent pourtant comme «gravissime». Il ne dispose plus alors d'un temps de réaction suffisant ni des moyens techniques pour s'extraire du val lon et pour rejoindre les premières rives toute proches du lac Kivu, à moins de 10 km à vol d'oiseau. La perte de contrôle de plus en plus forte nous amène à la quatrième phase de la catastrophe.

Quatrième phase, le crash et l'organisation des secours

Après avoir heurté un arbre, le CP-36 fait une violente rotation, s'écrase brutalement et prend feu. A ce moment, le nombre d'hommes encore en vie peut être estimé à une quinzaine. Les deux ou trois les moins

waardoor ze de nacht in de nabijheid van het wrak doorbrengen.

Tijdens dezelfde nacht van 19 juli worden een tiental overlevenden opgenomen in het hospitaal van Kisenyi.. De dokter wordt er bijgestaan door zuster Taverniers, die bij de overlevenden zal blijven tot in België. Niettegenstaande het toedienen van de beste zorgen, kan een erg verbrande, jonge VVE soldaat niet meer worden gered. Het is absoluut noodzakelijk dat de overlevenden worden opgenomen in een gespecialiseerde dienst voor het behandelen van zwaar verbrande personen. Hier herinneren we de tevergeefse pogingen van de Belgische militaire piloten om te landen in Goma om er serum en bloedplasma te bezorgen.

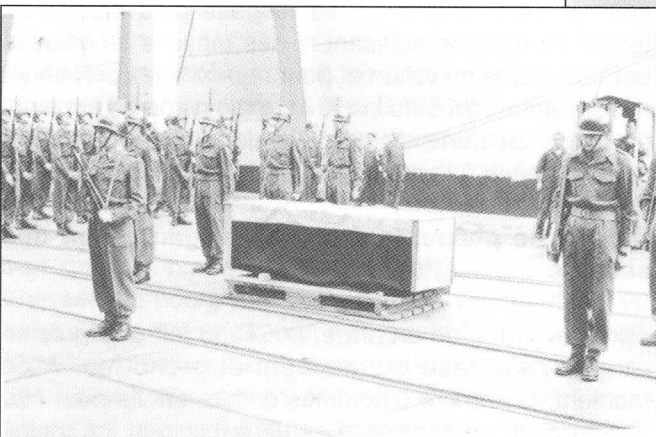
Na enkele dagen laten de soldaten van de Force Publique toe de slachtoffers te evacueren naar Goma waar ze een medisch ingericht vliegtuig laten landen. Omdat een onmiddellijke vlucht naar België niet aan de orde is vliegt het toestel naar Usumbura waar een speciale medische dienst, komende vanuit Leopoldstad, in het hospitaal van blanke zusters werd geïnstalleerd. De bevolking geeft bloed waardoor de toestand van enkele overlevenden gestabiliseerd wordt. Op het ogenblik dat men een repatriëring naar België overweegt, blijven ze nog slechts met vier over..

Op 31 juli gaan de vier VVE militairen, vergezeld van zuster Taverniers aan boord van een vliegtuig voor medische evacuatie dat van Leopoldstad komt.. Verbazing slaat toe wanneer men ziet dat er zich reeds een 60-tal gewonden aan boord bevinden zonder medische begeleiding. Het vliegtuig is helemaal niet uitgerust voor en dergelijke opdracht.. Na een tussenlanding in Dubaï landt het toestel op 1 augustus rond 8 uur te Brussel.. Zuster Taverniers vergezelt de vier VVE's naar het militair hospitaal te Etterbeek. De band die veertig jaar geleden gesmeed werd tussen de vier overlevenden en de zuster is nog steeds heel goed merkbaar tijdens de herdenkingsplechtigheid te Saffraanberg in 2000.

Tijdens een latere ontmoeting met zuster Taverniers hebben wij beslist van geen gevoelige vragen te stellen aan de overlevenden van Sake-Masisi.. Gekwetst naar lichaam en geest zijn ze teruggekeerd naar het vaderland met een visioen van afgrijzen en onbe-

gravement touchés vont s'efforcer d'aider, à la limite de leurs forces et face à des flammes de plus en plus violentes, leurs compagnons d'infortune. L'intervention et l'aide des indigènes, arrivés très vite, a été précieuse. Ils ont amenés les survivants dans leurs huttes pour donner des soins vitaux au sens premier du terme, ils ont donné à boire, à manger et à fumer. Apprenant que ces soldats étaient catholiques, ils leur ont serré la main et ils ont averti les colons blancs qui, malgré l'hostilité de la Force Publique à Goma, organisent immédiatement une colonne de secours. Elle atteindra le village de Sake vers 17h30. L'évacuation des blessés vers Kisenyi, au Ruanda, plutôt que vers Goma en ébullition, commence vers 20h00. Sur les chemins chaotiques, une voiture très vite fait demi tour car les deux blessés qu'elle transporte viennent de décéder.. Deux heures plus tard, des soldats de la Force Publique font irruption sur les lieux. Ils sont agressifs, refusant toute forme d'aide, tolérant à peine la poursuite de l'identification par les colons blancs restés sur place. Dans cette ambiance très tendue, l'évacuation des corps est exclu, ils passeront la nuit sur place à proximité de l'épave.

Au cours de cette même nuit du 19 juillet, la dizaine de survivants seront pris en charge à l'hospital de Kisenyi.. Le docteur est assisté par la sœur Taverniers, qui ne quittera plus les survivants jusqu'à leur retour en Belgique. Malgré les efforts conjugués, un jeu ne UDA totalement brûlé ne peut être sauvé. Il est vraiment impératif que les survivants soient pris en charge par un service spécialisé pour les "grands brûlés". On se



rappelé par ailleurs les efforts vains d'aviateurs militaires belges pour se poser à Goma afin de livrer sérum et plasma.

Après quelques jours, les soldats de la Force Publique autorisent d'évacuer les victimes vers Goma ou ils ont accordé l'atterrissage d'un avion médicalement équipé. Un retour direct pour la Belgique n'étant pas envisageable, l'avion sanitaire se rend à Usumbura ou une antenne médicale spéciale, venue de Leopoldville, a été installée à l'hospital des sœurs blanches. Les dons de sang de la population vont permettre de stabiliser

grip; nochtans, hebben zij tijdens dit drama ogenblikken van diepmenselijkheid beleefd met de zuster, maar ook en dat kan verwonderlijk blijken, met de inboorlingen.

Nationaal eerbetoon

Door het ontbreken van hulp door de Force Publique, is de evacuatie van de lichamen naar Kisenyi slechts in de namiddag van 20 juli mogelijk. Ter plaatse begint men met de voorbereiding voor de ceremonie ter nagedachtenis van de slachtoffers. Er komt tussendoor echter een order om de lichamen van de geïdentificeerde slachtoffers over te brengen naar Usumbura. Ironie van het lot, Goma waar Belgische militaire vliegtuigen ongewenst zijn, is een verplicht punt waarlangs men dient te passeren.

Het zijn uiteindelijk vier DC-3 rotaties van SABENA die de situatie zullen deblokkeren. Op 23 juli maken drie C-119's de verbinding Goma naar BAKA en vervolgens naar Kitona. Het schip, de Boudewijnstad, brengt dat de stoffelijke overschotten naar Antwerpen waar ze worden opgewacht door de ministers van Landsverdediging en Volksgezondheid en ook door militaire en burgerlijke overheden.

Op 25 augustus, in het Jubelpark te Brussel, brengen koning Boudewijn, vergezeld van de hoogste instanties en autoriteiten van het land, en de beproefde familieleden, de natie en het leger een plechtige hulde aan de 49 slachtoffers die gevallen zijn in Sake-Masisi en op andere plaatsen in Congo gedurende de onlusten van de voorgaande weken.

In de loop van de volgende dagen hebben in verschillende plaatsen in het land, voornamelijk in Limburg, de begrafenissen plaats. Tijdens deze plechtigheden, bijgewoond door een vertegenwoordiger van de koning, hebben de slachtoffers tevens recht op buitengewone burgerlijke en militaire eerbetuigingen. De krantentitels spreken tegelijkertijd van afgrijzen en erkentelijkheid. Eén titel onder de vele: "Ze zijn gevallen om vrouwen en kinderen te redden. We zullen hen nooit vergeten".

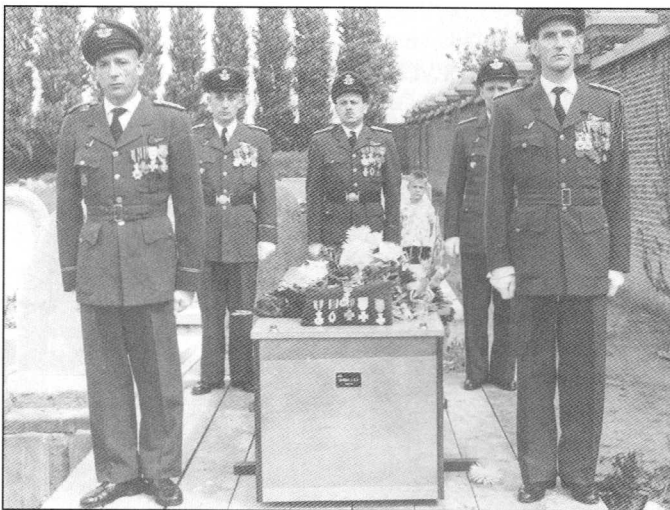
Besluiten

Na de eerbetuigingen aan de slachtoffers, en naast de plicht hen nooit vergeten, moeten we ons de vraag stellen welke lessen te trekken zijn na de ramp van Sake-Masisi. De onderzoekscommissie formuleert een reeks besluiten op verschillende niveaus. Enkele zijn doelgericht op één punt zoals bijvoorbeeld op tech-

l'état de certains rescapés, mais au moment où l'on envisage le rapatriement vers la Belgique, ils ne sont malheureusement plus que quatre.

Le 31 juillet, les quatre soldats UDA, accompagnés par la soeur Taverniers, montent à bord d'un avion sanitaire venant de Léopolville. Surprise: si l'avion comprend bien une soixantaine de blessés, qui ne sont accompagnés d'aucun médecin ou infirmier, il n'est nullement aménagé pour une telle mission. Après une escale à Dubaï, l'avion atterrit à Bruxelles le 1 août vers 8 heures. La soeur Taverniers accompagne ses quatre UDA à l'hôpital militaire d'Etterbeek. Quarante ans plus tard, la complicité unissant ses quatre hommes et la religieuse était encore palpable lors de la cérémonie à Saffraanberg en 2000. Une rencontre ultérieure avec la sœur Taverniers nous a déterminés

à ne pas importuner de questions impudiques les rescapés de Sake-Masisi. Blessés dans leur chair et meurtris dans l'esprit, ils sont rentrés au pays avec le souvenir de visions d'horreur et d'absurdité et pourtant ils ont lors de ce drame connu des moments de profonde humanité avec la sœur, mais aussi, et cela peut surprendre, avec les indigènes.

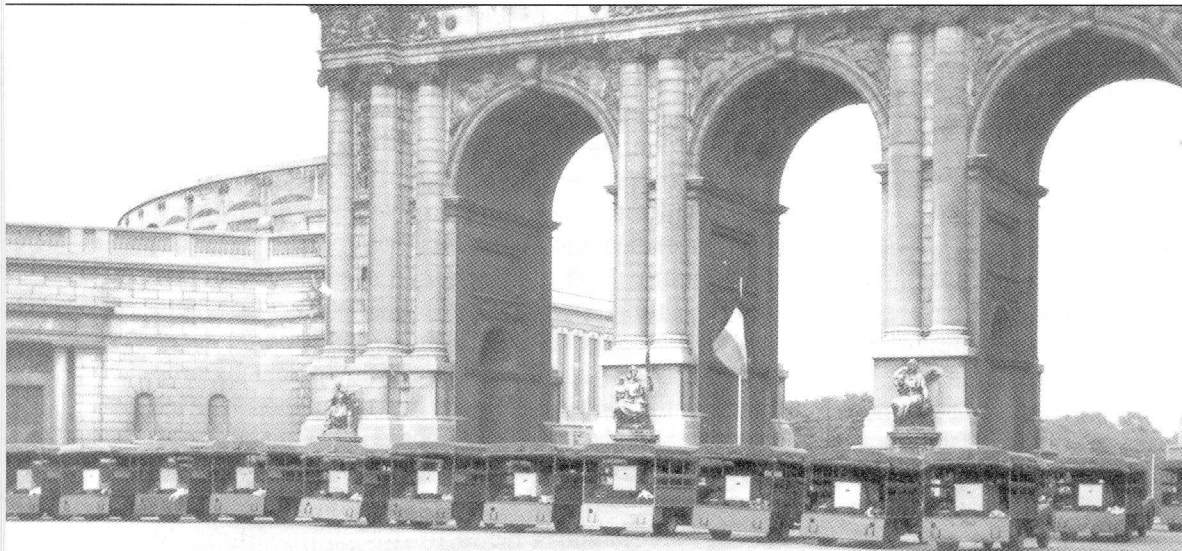


L'hommage national

En l'absence d'aide de la Force Publique, l'évacuation des corps vers Kisenyi se déroule dans l'après midi du 20 juillet. La petite localité commence à préparer les funérailles des victimes lorsque parvient l'ordre de transférer les dépouilles des victimes toutes identifiées vers Usumbura. Ironie du sort, Goma constitue un point de passage obligé où les avions militaires belges étaient pourtant indésirables. Quatre rotations de DC-3 de la SABENA débloquent la situation. Le 23 juillet, trois C-119 prennent à nouveau le relais vers BAKA puis vers Kitona. Par bateau, le Baudouinville, les dépouilles gagnent Anvers où les ministres de la Défense et de la Santé publique ainsi que les autorités militaires et civiles locales viennent se recueillir.

Le 25 août au Cinquantenaire à Bruxelles, le roi, la nation et l'armée, rendent un hommage solennel à tous ceux qui sont tombés au Congo. Le Roi Baudouin, les plus hautes instances et autorités du pays ainsi que les familles éprouvées se recueillent devant les 49 cercueils, de 49 vies perdues à Sake-Masisi ou ailleurs en terre congolaise dans les semaines qui précèdent.

Les jours suivants, des funérailles ont lieu un peu partout dans le pays, surtout dans la province du Limbourg. Lors de ces funérailles respectives, en présence d'un représentant du roi, les disparus auront également droit aux honneurs civils et militaires exceptionnels. Les titres de la presse rendent compte tout à



la fois de l'effroi et de la reconnaissance. Parmi tant d'autres: «*lis sont tombés pour sauver des femmes et des enfants. Nous nous en souviendrons*»..

Conclusions

Hommage rendu aux victimes et en dehors du devoir de mémoire, quels enseignements tirer de la catastrophe de Sake-Masisi? La commission d'enquête formule des conclusions à différents niveaux. Certaines d'entre elles apparaissent ponctuelles comme par exemple au niveau technique le rôle de «vide vite» de réservoirs afin d'alléger le poids de l'appareil en détresse. D'autres, au contraire, sont plus générales et restent toujours d'application, résumons en deux..

nisch niveau, bijvoorbeeld het snel ledigen van de brandstoftanks om het vliegtuig lichter te maken. Andere daarentegen zijn meer algemeen en blijven voor altijd van toepassing, bekijken we er een tweetal..

Ten eerste, het gebruik van een vliegtuig heeft zijn limieten eigen aan het toestel.. Het is dus van belang dat de gebruiker ervan volkomen op de hoogte is. In dit verband merkt de historicus op dat in de handboeken en verhandelingen over militaire geschiedenis het nemen van risico's, buiten elke strategische visie, dikwijls een terugkerende factor is. De enen worden erdoor naar de overwinning geleid terwijl de anderen in het verlies worden gestort..

In het geval van de «Operatie Temploux», die men vandaag een humanitaire operatie of het drama van Sake-Masisi zou noemen, leidde de wil om hulp te bieden en mensenlevens te redden tot het nemen van risico dat ongelukkig lijk het verlies van andere mensenlevens heeft gekost..Ten tweede, de studie van de mogelijkheden van een vliegtuig, de analyse van ongevallen en incidenten mogen onder geen enkele voorwaarde worden verwaarloosd. Zij moeten resulteren in een steeds meer geperfectioneerde training gesteund op de modernste middelen zodat een bemanning zich bij een defect niet onmiddellijk voor een onoverkomelijk feit geplaatst wordt terwijl de situatie een onmiddellijke en juiste actie vereist. In een samenloop van omstandigheden zoals vastgesteld bij dit ongeval met de CP-36 in Sake-Masisi, heeft de factor tijd eveneens een cruciale rol gespeeld..



Première ment, l'utilisation d'un vecteur aérien a des limites qui lui sont propres. Il importe que celui qui procède à sa mise en oeuvre en soit parfaitement informé. A ce sujet, l'historien constate que dans les manuels et autre traités d'histoire militaire, la prise de risque, en dehors de toute vision stratégique, est un facteur récurrent.. Elle conduit les uns à la victoire, les autres à la défaite. Dans un tout autre cas de figure, celui de l'opération militaire «Temploux» mais l'on utiliserait peut être aujourd'hui le terme humanitaire et du drame de Sake-Masisi, la prise de risque induite par la volonté de porter secours et de préserver des vies a malheureusement débouché sur la perte d'autres vies..

Deuxièmement, l'étude des performances d'un avion, l'analyse des accidents et des incidents ne peuvent être négligées et doivent au contraire déboucher sur un entraînement sans cesse réactualisé avec les moyens les plus modernes. De la sorte, si une panne se présente, l'équipage ne se retrouve pas subitement face à une éventualité qu'il n'a pas prévue alors que la situation exige de sa part une décision adéquate mais surtout immédiate. Dans un concours de circonstances tel que celui observé dans le cas du CP-36, le facteur temps, dans tous les sens du terme, a lui aussi joué un rôle déterminant..



De Belgische C-119F: een onvolledige geschiedenis is

Door Valentin Kenens

In de loop der jaren wordt wel eens vergeten wat er zoal gebeurde binnen een eenheid als de 15 Wing. De goede naam die deze eenheid heeft, is voor een groot deel te danken aan haar eerste echte werkpaard de C-119F. Ondertussen is deze eerste versie van de «Flying 80xcar» een stuk vergeten geschiedenis geworden die ik terug wil ophalen. Daarom een kleine historische noot die bij sommigen anciens hopelijk wat herinneringen en reacties zal losweken, die ik met dank aanvaard!

Op 24 september 1952 werden aan de Belgische Luchtmacht de eerste twee toestellen geleverd onder Mutual Defense Aid Programme (MDAP). Deze toestellen zullen bij de Luchtmacht vliegen als CP-2 en CP-3. De leveringen gebeurden vlot zodat op het einde van 1952 reeds 16 toestellen in Meisbroek ter beschikking zijn. De CP-17 en CP-18 werden het jaar daarop in november en december geleverd.

Ondertussen was de eerste C-119 type G, de CP-21, op 4 augustus 1953 reeds geleverd. Met deze toestellen werd niet alleen het 20 Smaldeel uitgerust, maar ook het 40ste. Dit smaldeel werd op 15 september 1953 embryonaal opgericht alvorens op 15

april 1954 officieel gevormd te worden. CP-9, -10, -11, -12, -13, -14, -16, -17, en -18 waren de eerste toestellen van het nieuwe 40 Smaldeel. Ieder smaldeel had dus klaarblijkelijk een dotatie van negen toestellen. Ik wil hier even de ontwikkeling van het gebruik van de C-119 vloot verduidelijken. België had de verbintenis aangegaan om tegen 31 december 1953 twee transportsmaldelen met elk 16 toestellen op te richten. De

Le C-119F beige: une histoire incomplète

Par Valentin Kenens

Tarduit par Christophe Waterkeyn

On oublie au fil du temps tout ce qui s'est passé au sein d'une unité telle que le 15 Wing. La bonne réputation que cette unité possède provient en grande partie de son premier vrai cheval de bataille, le C-119F. Entre-temps, cette première version du «Flying 80xcar» fait partie de l'histoire oubliée que je tiens à évoquer à nouveau. D'ou ce petit billet historique qui rappellera chez certains, je l'espère, l'un ou l'autre souvenir ou réaction que je recueillerai avec tous mes remerciements!

C'est le 24 septembre 1952 que les deux premiers appareils furent livrés à la Force Aérienne beige dans le cadre du programme Mutual Defense Aid (MDAP). Ces appareils voleront au sein de la Force Aérienne sous les numéros de série CP-2 et CP-3. Les livraisons se passèrent sans problèmes si bien que Meisbroek disposait déjà de 16 appareils en fin d'année 1952. Les appareils CP-17 et CP-18 furent

livrés en novembre et décembre de l'année d'après. Au cours de cette même année, le 4 août 1953, on procédait déjà à la livraison du premier appareil C-119 type G, le CP-21. Il n'y eut pas que la 20 Escadrille qui fut équipée avec ces



40ième aussi. Cet embryon d'escadrille fut porté sur les fonds baptismaux le 15 septembre 1953, bien avant la date officielle de sa création, le 15 avril 1954. Les CP-9, -10, -11, -12, -13, -14, -16, -17, et -18 constituèrent les premiers appareils de la nouvelle 40 Escadrille. Chaque escadrille reçut manifestement une dotation de neuf appareils.

J'en profite pour vous donner ici quelques précisions



oprichting op zich stelde geen probleem. Personeel diende door België opgeleid te worden en de toestellen werden onder MDAP ter beschikking gesteld. Doch hier knelt het schoentje: om recht te hebben op zoveel MDAP materiaal, dient het land ook gebruik te maken van dit materiaal. De Amerikanen stellen als norm 30 uren per toestel per maand. In oktober 1954 stelt een nota dat de 40 geleverde C-119's een totaal van 450 uren per maand hebben gevlogen. Verder stelt de nota dat er maar 18 piloten op C-119 operationeel zijn. Daarbij komt nog dat de betaling van het onderhoud van het MDAP materiaal een nationale aangelegenheid is. Onder de MDAP is onderhoud vereist na 36 maanden gebruik en houdt geen rekening met het aantal gevlogen uren. Dit maakte bijvoorbeeld dat de CP-i, die op 17 september 1952 door de USAF was geleverd, vanaf 17 september 1955 aan de grond diende gehouden te worden.

Het te kort aan piloten en de komende onderhoudskosten, nopen de Luchtmacht drastisch in te grijpen in de structuur van de 15 Wing. Op 30 april 1955 wordt het 40 Smaldeel ontbonden, en met akkoord van de Amerikanen worden de C-119F gestockeerd zonder dat ze een grote onderhoudsbeurt hebben ontvangen. Nu blijven nog over: het 20 Smaldeel met vier «flights» met elk vier toestellen en de «Transport Conversion Unit» met zes toestellen.

Op 12 september 1955 worden al de C119-F aan de «Military Assistance and Advisory Group» (MAAG) Belux overgedragen. De vliegtuigen werden gestockeerd vanaf januari 1955. De laatste vlucht die ik registreerde was van de CP-10 in februari 1955. Naar het schijnt werden de toestellen gestockeerd op Plein B te Nossegem.



Hieronder de vliegtuigen met aantal vluchten:
 CP-1 438u, CP-2 528u, CP-3 528u, CP-4 470u, CP-5 303u, CP-6 90u, CP-7 413u, CP-8 236u, CP-9 408u, CP-10 493u, CP-11 456u, CP-12 299u, CP-13 408u, CP-14 230u, CP-15 381u, CP-16 256u, CP-17 210u en CP-18504u.

Hieruit blijkt dat de toestellen niet bijster veel gevlogen hebben. Opvallend is hier de prestatie van de CP-6. Misschien kan hier iemand een reden voor geven, het toestel schijnt met slechts 90 vlieguren de koning van de tarmac te zijn geweest!

sur le développement de l'utilisation de la flotte de C-119. La Belgique avait souscrit un engagement de créer avant le 31 décembre 1953 deux escadrilles de transport dotées chacune de 16 appareils. La création en elle-même ne posa pas de problème. La Belgique dut former le personnel et les appareils furent mis à disposition du MDAP. Mais c'est ici que le bat blesse: pour avoir le droit de recevoir tant de matériel MDAP, le pays devait s'engager également à utiliser ce matériel. Les Américains exigeaient une norme de 30 heures par appareil et par mois. En octobre 1954, une note indiqua que les 40 C-119s livrés avaient comptabilisé un total de 450 heures de vol par mois. Un peu plus loin, la note précisait que seul 18 pilotes étaient opérationnels sur C-119. Ajouté au fait que le paiement de l'entretien du matériel devint une affaire d'état. Dans le cadre du MDAP, un entretien est exigé après 36 mois d'utilisation, sans tenir compte du nombre d'heure de vol. Ceci causa par exemple que le CP-i, livré par le USAF le 17 septembre 1952, devait rester au sol à partir du 17 septembre 1955.

Le manque de pilotes associés aux coûts de maintenance à venir amena la Force Aérienne à réduire drastiquement la structure du 15 Wing. Le 30 avril 1955, la 40 Escadrille fut démantelée, et avec l'accord des Américains, les C-119F furent stockés sans avoir bénéficié d'un grand entretien. Il restait alors encore : la 20^{ième} escadrille dotée de quatre «flights» com-

posé chacun de quatre appareils et l'unité «Transport Conversion Unit» avec six appareils.

Le 12 septembre 1955, tous les C119-F furent transférés au groupe «Military Assistance and Advisory Group» (MAAG) Belux. Les avions furent stockés dès janvier 1955. Le

dernier vol que j'ai enregistré est celui du CP-10 en février 1955. Il semble que les appareils furent stockés sur la plaine B à Nossegem.

Le lecteur trouvera ci-dessous les avions avec leur nombre d'heure de vol:

CP-1 438h, CP-2 528h, CP-3 528h, CP-4 470h, CP-5 303h, CP-6 90h, CP-7 413h, CP-8 236h, CP-9 408h, CP-10 493h, CP-11 456h, CP-12 299h, CP-13 408h, CP-14 230h, CP-15 381h, CP-16 256h, CP-17 210h en CP-18504h.

Il en apparaît que les appareils n'ont pas très fort volé. En particulier ici, la prestation du CP-6. Quelqu'un peut-être peut nous donner une explication, l'appareil

Het verhaal van onze C-119F eindigt hier echter niet. Acht toestellen worden overgemaakt aan de Noorse Luchtmacht: de CP-1, -2, -4, -6, -7, -8, -11 en -14.

Opvallend is dat de toestellen vooraleer geleverd te worden aan Noorwegen op C-119G standaard gebracht werden.

Dit zou in België zijn gebeurd. SABENA schijnt hier wel de aangewezen firma voor te zijn. De eerste Belgische C-119G CP-25 kreeg zijn onderhoud bij SABENA op 23 mei 1957.

De tien andere C-119F toestellen werden allemaal, of enkele ervan, aangeboden aan Spanje. De Spaanse Luchtmacht

gebruikte T9 als prefix voor hun serienummers. De toestellen waren niet tot type G omgebouwd bij levering. Het officiële Spaanse register vermeldt drie toestellen in januari 1955 en geen enkel meer in januari 1956. De laatste vlucht van zo een Belgische C-119 met een Amerikaanse piloot kapitein Patterson registreer ik op 4 januari 1956.

De tien toestellen werden echter door de Belgische regering teruggekocht op 21 mei 1959 onder contract 296024. Wat er met de toestellen gebeurde in tussentijd is een raadsel. De bedoeling was een transportmaldeel met C-119 in Congo te stationeren onder de naam van 40 Smaldeel, hoe de geschiedenis zich kan herhalen!

De auteur van dit stukje wil altijd meer horen over deze C-119F toestellen. Misschien bent U een bemanningslid of technicien

geweest op dit toestel, heeft u de vliegtuigen getakeld naar SABENA of overgevlogen naar Noorwegen of Spanje ... iedere bijkomende informatie of getuigenis om de geschiedenis completer te maken wordt met dank aanvaard!

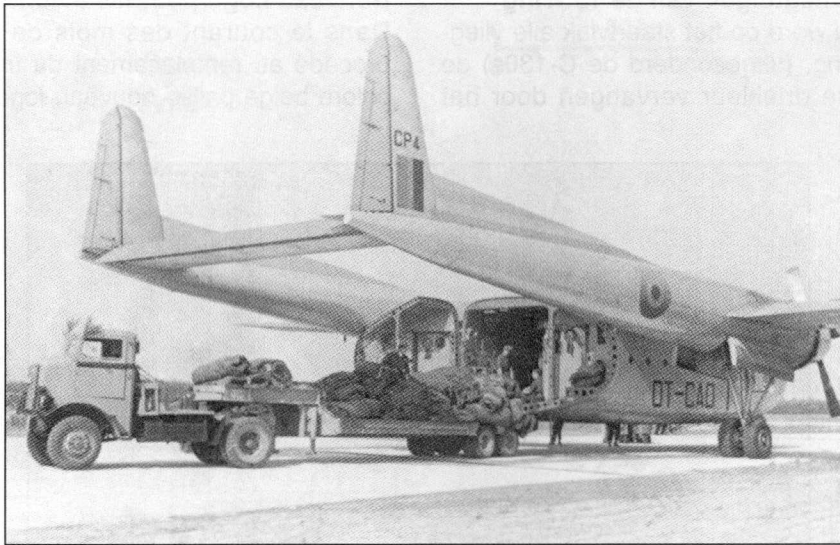
Valentin Kenens, Sint Job 3, 3990 Peer
Tel 01011-611512

semble avoir joui de la réputation de roi du tarmac avec ses 90 heures de vol!

L'histoire de nos C-119F ne se termine pas vraiment ici. Huit appareils sont transférés à la Force Aérienne

norvégienne : les CP-1, -2, -4, -6, -7, -8, -11 et -14.

Etonnant de constater que les appareils ont été modifiés en version standard C-119G avant d'être livrés à la Norvège. Ceci se serait passé en Belgique. Il semble que ce soit la SABENA qui ait obtenu le marché. Le premier C-119G beige, le CP-25, fut entretenu par la



SABENA le 23 mai 1957.

Les 10 autres appareils C-119F furent tous ou quelques-uns d'entre eux offerts à l'Espagne. La Force Aérienne espagnole utilise le préfixe T9 pour ses numéros de série. Les appareils n'ont pas été convertis en type G avant d'être livrés. Le registre officiel espagnol mentionne trois appareils en janvier 1955 et plus aucun en janvier 1956. J'ai enregistré le dernier vol d'un tel C-119 beige avec un pilote américain, le capitaine Patterson, le 4 janvier 1956.

Les dix appareils furent en fait rachetés par le gouvernement beige le 21 mai 1959 sous la référence du contrat 296024. Ce qui s'est passé avec ces appareils pendant cet intervalle de temps demeure une énigme. L'objectif était de stationner une escadrille de transport de C-119 au Congo sous le nom de 40 Escadrille. Comme l'histoire peut se répéter!



L'auteur de cette note est plus que jamais à l'écoute d'histoires concernant les appareils C-119F. Peut-être avez-vous été membre

d'équipage ou technicien sur eet appareil, avez-vous remarqué les avions vers les installations de la SABENA ou volé en direction de la Norvège ou de l'Espagne ... Toute information additionnelle ou témoignage permettant de compléter l'historique est acceptée avec tous les remerciements!

Valentin Kenens, Sint Job 3, 3990 Peer
Tel 011-611512



15 Wing vandaag

Samengesteld door Axel Vermeeseh, Stefaan Wolput en John Tankrey

Nieuw kenteken op vliegtuigen van de 15 Wing

In de periode mei-juni werd op het staartvlak alle vliegtuigen van de 15 Wing, (uitgezonderd de C-130s) de traditionele Belgische driekleur vervangen door het nieuwe logo van Defensie. Het nieuwe logo van Defensie is cirkelvormig en bestaat uit de Belgische leeuw op een rood, gele en zwarte achtergrond. Het geheel is omringd door een blauwe ring met daarin de twaalf sterren van de vlag van de EU (het cijfer 12 is traditioneel een symbool voor perfectie, volledigheid en eenheid) en de NAVO ster. De beslissing komt van het kabinet van minister van Defensie A. Flahaut.. Sedert eind 2002 moet de vermelding "Belgian Air Force" op de vliegtuigen van de 15 Wing ook al plaats maken voor "Belgian Defence". Deze veranderingen werden bij het personeel niet op gejuich onthaald.



NAVO oefening op de Kaapverdische Eilanden

Van 1 juni tot 12 juli organiseerde de NAVO de oefening "Steadfast Jaguar OG" op de Kaapverdische Eilanden om haar concept van de NATO Reaction Forces (NRF) te testen. Deze archipel werd gekozen vanwege de afstand en de omgeving en werd mogelijk gemaakt door het aanbod van de Kaapverdische regering. Ongeveer 7000 soldaten met voertuigen en helikopters namen aan de oefening deel van 15 tot 28 juni op en rond de eilandjes Sao Vicente en Santo Antao. De NRF stonden onder het bevel van een "Deployable Joint Task Force Headquarters" dat zich aan boord van het commandoschip USS Mount Whitney bevond. Voor de ontplooiing van de Belgische troepen en een detachement A-109 Augusta helikopters werden 12 vluchten uitgevoerd door de 15 Wing tussen 22 mei en 8 juni: zeven met C-130s, drie met A-31 Os en één met DA-20 en ERJ-135. Een van de C-130s (boordcommandant Kol VI A. Muller) vloog van Sao Vicente naar Congo en voerde daar opdrachten uit van 25 tot 29 mei.

Op 4 juni voerde de Embraer CE-02 (boordcommandant Lt Kol VI W. Dierick) een dringende medische evacuatie uit.. Het toestel vertrok uit Meisbroek om Gu30 naar Amilcar Cabral International en landde terug

Le 15 Wing aujourd'hui

Rédigé par Axel Vermeeseh, Stefan Wolput et John Tankrey

Traduit par Marie-Christine et Paul Buyse

Nouveau Logo pour les avions du 15 Wing

Dans le courant des mois de mai et de juin a été procédé au remplacement du traditionnel drapeau tricolore beige par le nouveau logo de la Défense sur la queue de tous les avions du 15 Wing, à l'exception des C-130.

Le nouveau logo de la Défense est de forme circulaire et a comme composition un lion beige sur fond tricolore (rouge-jaune-noir) entouré d'un cercle bleu avec les 12 étoiles du drapeau de l'UE (le chiffre 12 est traditionnellement un symbole pour la perfection, la totalité et l'unité) et l'étoile de l'OTAN.

La décision émane du cabinet du Ministre de la Défense A. Flahaut, de même que depuis fin 2002 la mention «Belgian Air Force» a dû céder la place pour la nouvelle dénomination «Belgian Defence» sur tous les avions du 15 Wing. Tous ces changements n'ont pas été applaudis par le personnel..

Exercice OTAN sur les lies du Cap-Vert

Afin de tester son concept de «NATO Reaction Forces» (NRF), l'OTAN a organisé du 1 juin au 12 juillet l'exercice «Steadfast Jaguar OG» sur les lies du Cap-Vert..

C'est pour sa distance et son environnement que le choix s'est tombé sur cet archipel et a ensuite été possible par l'offre du gouvernement du Cap-Vert..

Du 15 au 28 juin environ 7000 militaires ont participé avec véhicules et hélicoptères à un exercice sur et autour des petites îles Sao Vicente et Santo Antao. Les NRF étaient sous le commandement d'un «Deployable Joint Task Force Headquarter» qui se trouvait à bord du navire de commandement l'USS Mount Whitney.

Entre le 22 mai et le 8 juin, le déploiement des troupes belges et d'un détachement d'hélicoptères A-109 Augusta, a nécessité 12 missions par le 15 Wing, soit sept en C-130, trois en A-310, et une en DA-20 et ERJ-135. Du 25 au 29 mai un de ces C-130 (commandant de bord le Col Avi A. Muller) se rendait de Sao Vicente au Congo pour y exécuter différentes missions.

Le 4 juin l'Embraer CE-02 (commandant de bord le Lt

in Meisbroek om 23u20.

Gedurende de uitvoeringsfase van de oefening één A-310 naar de hoofdstad Praia. De Falcons 20 werden ingezet tussen 11 en 17 juni om generaal G.W. Back, bevelhebber van het "Joint Force Command Brunssum", en zijn gevolg naar São Vicente te brengen en terug.

Bij herontplooiing tussen 29 juni en 5 juli werden zes vluchten uitgevoerd: drie A-310, twee C-130 en één ERJ-135. In het kader van deze NAVO oefening voerden de bemanningen van de 15 Wing in totaal 23 zendingen uit naar de vliegvelden São Vicente, Amilcar Cabral en Praia.

De vliegvelden van Lisabon, Monte Real, Las Palmas en Dakar werden gebruikt als tussenlandingsplaatsen.

Col Aví W. Dierick) a fait une évacuation médicale urgente. A 6h30 l'appareil part de Meisbroek vers Amilcar Cabral International pour atterrir de nouveau à Meisbroek à 23h20.

Pendant la phase d'exécution de l'exercice, un avion A-310 se rendait à la capitale de Praia. Entre le 11 et le 17 juin, les Falcons 20 ont été mises en œuvre pour transporter aller-retour le général G.W. Bach, commandant du «Joint Force Command Brunssum» et sa suite vers São Vicente.

Le redéploiement entre le 29 juin et le 5 juillet a nécessité six vols: trois en A-310, deux en C-130 et un ERJ-135.

Au total, les équipages du 15 Wing ont exécuté dans le cadre de cet exercice OTAN, 23 missions vers les aérodromes de São Vicente,



Oorlog in Libanon, evacuatie en humanitaire hulp

Op 12 juli ontvoerden Hezbollah-strijders twee Israëlische soldaten en doodden er drie, nabij de Israëlische grens met Libanon. Hezbollah vuurde eveneens raketten af op Noord-Israël. De premier van Israël E. Olmert sprak van een oorlogsverklaring door Libanon. Op 13 juli voerde Israël een luchtaanval uit op de internationale luchthaven van Beiroet en blokkeerde de Libanese havens. De zoveelste oorlog in het Midden-Oosten was begonnen en zou 33 dagen duren!

De volgende dagen voerde Israël hevige luchtbombardementen uit op enkele wijken van Beiroet en op dorpen en steden in Zuid-Libanon, terwijl de Hezbollah het noorden van Israël bleef bestoken met raketten. Ongeveer 300.000 Libanezen sloegen op de vlucht en de meeste buitenlanders wilden geëvacueerd worden. Vanaf 16 juli kwam deze evacuatie goed op gang: over zee via Cyprus (Larnaca) en over land via Syrië (Aleppo en Damascus).

De Belgische regering besliste ten volle deel te nemen aan deze Europese humanitaire evacuatie door de inzet van de 15 Wing Luchttransport.

Tussen 18 en 26 juli brachten de bemanningen van de 15 Wing in totaal 1373 personen, waaronder 1052 Belgen naar Meisbroek. Andere geëvacueerden kwamen

Amilcar Cabral et Praia. Les aérodromes de Lissabon, Monte Real, Las Palmas et Dakar on a utilisé comme escale.

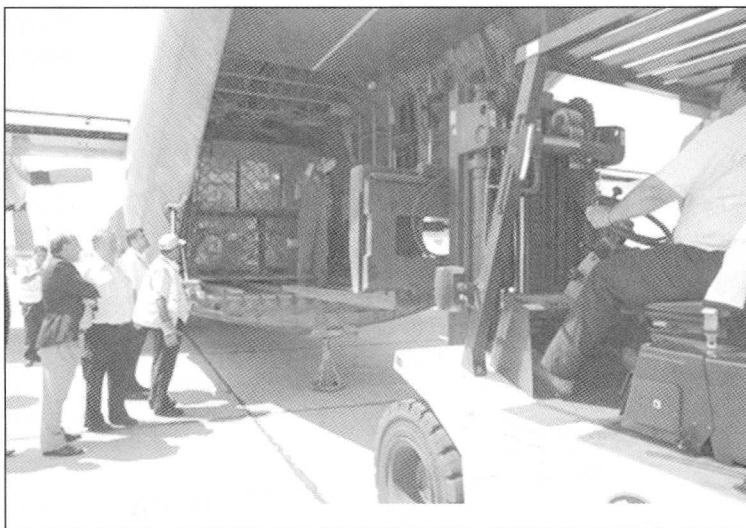
la guerre au Liban, évacuation et aide humanitaire. Le 12 juillet, près de la frontière entre Israël et le Liban, les combattants d'Hezbollah prirent en otage deux soldats israéliens et en tuèrent trois autres et lancèrent des missiles sur le nord d'Israël. Le Premier Ministre israélien E. Olmert parlait d'une déclaration de guerre par le Liban. Le 13 juillet Israël lançait une attaque aérienne sur l'aéroport international de Beyrouth et bloquait les ports libanais. Une guerre de plus était entamée au Moyen-Orient, elle durera 33 jours!

Dans les jours qui suivaient, Israël exécutait de violents bombardements aériens sur quelques quartiers de Beyrouth et sur les villes et les villages dans le sud du Liban. Entretemps les Hezbollah continuaient à attaquer avec des missiles le nord d'Israël. Près de 300.000 libanais prirent la fuite et la plupart des étrangers demandaient à être évacués. Cette évacuation démarrait en plein à partir du 16 juillet: par mer via Chypres (Larnaca) et par terre via la Syrie (Aleppo et Damascus).

Le gouvernement beige prit la décision de participer

uit elf andere landen. Gedurende de ganse operatie werden 80 evacuatievluchten uitgevoerd door de Europese luchtmachten, waarvan 17 door onze Luchtcomponente: vier met Airbus A-310, vijf met C-130H en acht met Embraer ERJ-145 en 135. Elf maal werd naar Syrië gevlogen en zes maal naar Cyprus. Ook een Falcon-20 werd ingezet bij het begin van de evacuatie om ambtenaren van Buitenlandse Zaken naar Damascus te brengen.

Onmiddellijk na het einde van de evacuatie van de Europeanen op 26 juli was België klaar om twee C-130 toestellen met medische hulp naar Beiroet te sturen, het was echter wachten op de toestemming van Israël om te landen in Beiroet. Op 3 augustus vertrok dan toch de eerste C-130 CH-11 (boordcommandant kolonel C. Bibot) naar Beiroet. Aan boord waren minister van Defensie A. Flahaut, 15 passagiers (meestal Libanese artsen) en vier ton medisch materiaal verzameld door Libanese artsen in ons land. Minister A. Flahaut was niet te spreken over de Israëlische die de C-130 een half



uur rondjes boven Beiroet en de Middellandse Zee lieten draaien voor ze toelating gaven tot landen. Op de terugvlucht naar Meisbroek landde de C-130 op Pafos in Cyprus om de bemanning te laten overnachten. Bij de landing stapten minister A. Flahaut en de Libanese artsen over in een Embraer CE-03 (boordcommandant Cdt VI D. Lequeux) om nog dezelfde dag terug in Meisbroek te aan te komen.

Een tweede C-130 CH-12 (boordcommandant Lt Kol M. De Coninck) vertrekt op 5 augustus naar Beiroet met zeven ton medicijnen, meubilair en matrassen.

Op 16 augustus vertrekt de C-130 CH-11 onder het "callsign" UN600 naar Amman (boordcommandant Kapt VI R. Weltens). De bemanning zal van 17 tot en met 24 augustus dagelijks twee vluchten met humanitaire hulp uitvoeren tussen Amman en Beiroet.

Van 23 tot 24 augustus brengt een Falcon-20 (boordcommandant Cdt VI D. Barbaix) minister van Buitenlandse Zaken achtereenvolgens naar Parijs, Tel Aviv en Beiroet om de Belgische deelname aan UNIFIL (United Nations Interim Force in Libanon) te bespreken.

Onze regering besliste op 28 augustus om vanaf oktober deel te nemen aan UNIFIL met een 400-tal militairen voor de duur van maximum één jaar. Tussen 31 augustus en 9 september vlogen drie Embraer-toestellen naar Beiroet met de eerste verkennings- en coördinatieploegen.

pleinément à cette évacuation humanitaire européenne par la mise à disposition du 15 Wing.

Pendant la période du 18 au 26 juillet, 1373 personnes, parmi lesquelles 1082 belges, furent évacuées vers Meisbroek. Une autre partie d'évacués émanait de 11 pays différents. Pendant toute la durée de l'opération, 80 vols d'évacuation furent exécutés par les Forces Aériennes européennes, dont 17 par notre Composante Aérienne: quatre vols avec Airbus A-310, cinq avec Hercules C-130H et huit avec Embraer ERJ-145 et 135, dont 11 vols à partir de la Syrie et six à partir du Chypres. Au début de l'évacuation, un Falcon-20 avait comme tâche d'amener les fonctionnaires des affaires étrangères vers Damascus.

Dès la fin de l'évacuation des Européens en date du 26 juillet, la Belgique s'apprêtait à envoyer vers Beyrouth deux C-130 avec de l'aide médicale. Mais il fallait d'abord attendre l'autorisation de la part d'Israël afin de pouvoir atterrir à Beyrouth. Le 3 août, le premier C-130, le CH-11 (commandant de bord Col Avi C. Bibot) mettait le cap sur Beyrouth. Il avait à son bord le min-

istre de la Défense A. Flahaut, 15 passagers (pour la plupart des médecins libanais) et quatre tonnes de matériel médical, rassemblé dans notre pays par des médecins libanais en Belgique. Le ministre A. Flahaut s'irritait de l'attitude des israéliens du fait qu'ils laissaient tourner en rond le C-130 pendant une demi-heure au-dessus de Beyrouth et de la Mer Méditerranée, avant de donner l'autorisation d'atterrir. Au retour, le C-130 fit escale à Paphos en Chypres afin de permettre à l'équipage d'y passer la nuit. Une fois atterri, le ministre et les médecins libanais montaient à bord de l'Embraer CE-03 (commandant de bord Cdt VI D. Lequeux) pour rentrer à Meisbroek le même jour.

Un deuxième C-130, le CH-12 (commandant de bord Lt Col M. De Coninck) part pour Beyrouth le 5 août avec un chargement de cinq tonnes de médicaments, du mobilier et des matelas.

Le 16 août le C-130 CH-11, portant le «callsign» UN600, décolle pour Amman (commandant de bord Capt Avi R. Weltens). Du 17 au 24 août l'équipage effectuera deux vols par jour entre Amman et Beyrouth avec du support humanitaire et médicale.

Du 23 au 24 août, un Falcon-20 (commandant de bord Cdt Avi D. Barbaix) amène le ministre des Affaires Etrangères K. Degucht à Paris, Tel Aviv et Beyrouth pour parler de la participation de troupes belges à UNIFIL (United Nations Interim Force in Libanon).

Le 28 août, notre gouvernement décidait de participer

Er staan 15 Wing alweer heelwat bijkomende opdrachten te wachten, en dat terwijl de bevoorradingsvluchten en/of de permanenties naar of in Afghanistan, Congo en Kosovo blijven doorgaan!

Onverwacht drukke nationale feestdag in de 15 Wing

21 Juli 2006 verliep totaal anders dan gepland voor de bemanningen van Meisbroek. Alles was perfect gepland: drie C-130s, twee Embraer ERJ, één Airbus, één Falcon-20, en de Falcon-900 zouden in het luchtdefilé boven Brussel zouden vliegen. De drie C-130s en de reserve waren voor de gelegenheid op vraag van de minister van defensie eveneens opgesmukt met het nieuwe logo van Defensie op hun staartvlak. Na het defilé zou de Airbus CA-02 naar Aleppo in Syrië vertrekken om Europeanen op te halen die uit Libanon geëvacueerd waren. Het zou helemaal anders verlopen!

In de vroege morgen melde de boordcommandant van de Airbus CA-01, wingcommandant kolonel J. Lippens, aan het wing operatiecentrum dat zijn A-310 defect was op het vliegveld van Larnaca in Cyprus. Hij was de avond van 20 juli vertrokken om daar 200 Europeanen op te halen die uit Libanon geëvacueerd waren. Wegens het toeristisch

seizoen waren in Larnaca geen hotels beschikbaar voor de passagiers. De tweede Airbus CA-02 diende dus in de loop van de voormiddag van 21 juli naar Larnaca te vertrekken om de passagiers van de CA-01 op te halen, en drie C-130s en een Embraer moesten naar Syrië vliegen om de passagiers op te halen die voorzien waren voor de Airbus CA-02 die nu naar Cyprus vloog! Drie bemanningen C-130 en een bemanning Embraer, gepland om deel te nemen aan het luchtdefilé veranderden hun bestemming Brussel naar Aleppo in Syrië. In plaats van een mooie dag met

à UNIFIL || à partir d'octobre et pou une durée d'un an. Entre le 31 août et le 9 septembre, trois appareils Embraer ont ammené les premiers équipes de reconnaissance et de coordination à Beyrouth.

Le 15 Wing peut s'attendre à des nouvelles missions additionnelles, et cela pendant que les missions d'approvisionnement vers et de permanences en Afghanistan, au Congo et au Kosovo se poursuivent.

Une Fête Nationale très affairée au 15 Wing

Pour les équipages de Meisbroek, le 21 juillet s'est passé très à l'encontre de leur planning. Tout était bien planifié: trois C-130, deux Embraer ERJ, un Airbus, un Falcon 20 et le Falcon 900 voleraient au-dessus de Bruxelles dans le défilé aérien. Suite à la demande du ministre de la Défense, les trois C-130 et l'appareil de réserve étaient pour cette occasion aussi parés sur la queue du nouveau logo de la Défense. Après le défilé, l'Airbus CA-02 partirait vers Aleppo en Syrie pour y prendre à bord des européens évacués du Liban. Mais tout se déroulait de façon différente!

Très tôt le matin, le commandant de bord de l'Airbus CA-01, le commandant du 15 Wing, le colonel-aviateur J. Lippens, annonçait au centre opérationnel du wing que son A-310 était en panne à l'aérodrome de Larnaca à Chypres. Il était parti le soir du 20 juillet pour aller chercher 200 européens évacués du Liban. Pour les passagers il n'y avait pas d'hôtels disponibles à Larnaca à cause de la saison touristique. De ce fait le deuxième Airbus, le CA-02 était donc obligé de partir pour Larnaca dans le

courant de l'avant-midi du 21 juillet afin d'y chercher les passagers du CA-01 en panne. Trois C-130 ainsi qu'un Embraer devaient partir pour la Syrie pour emmener les passagers prévus pour rentrer avec l'Airbus CA-02 qui faisait maintenant route vers Chypres! Trois équipages C-130 et un équipage Embraer prévus pour le défilé aérien, changeaient ainsi leur destination Bruxelles pour Aleppo en Syrie. Au lieu de passer une belle journée avec un vol de courte durée suivi d'un BBO, ces équipages devaient faire face à une longue mission de 18 heures, dont 14 heures de vol! Mais le



een korte vlucht en daarna een BBO, werd het voor deze bemanningen een lange dag van ongeveer 18 uur prestaties waarvan 14 uur in vlucht! Maar luitenant-kolonel W. Dierick, bevelvoerend officier van de Vlieg-groep motiveerde zijn bemanningen die vol enthousiasme vertrokken voor een lange humanitaire vlucht naar Syrië, nadat uitzonderlijk toelating was gegeven om boven de maximum prestatie van 14 uur te gaan. Om 13u30 waren maar vijf piloten op de briefing voor het luchtdefilé gegeven door commandant T. Fabre, boordcommandant van de C-130. Om 16u00 vloog één C-130 eenzaam boven het Paleizenplein van Brussel, gevolgd door een Falcon-20 en de Falcon-900.

lieutenant-colonel W. Dierick, officier en charge du groupe de vol, réussit à motiver ses équipages qui partaient ainsi plein d'enthousiasme pour un long vol humanitaire vers la Syrie. Pour cela ils avaient obtenu l'autorisation de dépasser exceptionnellement le maximum réglementaire de 14 heures de prestation.

Il en résulte qu'à 13h30, seulement cinq pilotes étaient à l'appel au briefing du défilé aérien. Ce briefing était tenu par le commandant T. Fabre, commandant de bord du C-130. A 16.00 heures un seul C-130 prenait l'air et volait en solitaire au-dessus de la Place des Palais à Bruxelles, suivi d'un Falcon-20 et du Falcon-900.

Intieme herdenking ongeval CH-OG in Eindhoven

Op donderdag 27 juli werd in de schoot van de Vlieg-groep van de 15 Wing een intieme herdenking gehouden om de slachtoffers van de ramp in Eindhoven op 15 juli 1996 te herinneren. In de kapel van de kazerne Groenveld leidde padre Marc Lateur een korte bezinning en gebedswake. Daarna werd door luitenant-kolonel Mike De Coninck, commandant van de Vlieggroep, aan de gevel van het gebouw van de Vlieggroep een gedenkplaat met de namen van de gestorven bemanningsleden onthuld.

Commémoration intime de l'accident CH-OG à Eindhoven

Jeudi le 27 juillet, au sein du groupe de vol du 15 Wing, s'est tenue une commémoration intime en souvenir des victimes de la catastrophe d'Eindhoven du 15 juillet 1996. Dans la chapelle de la caserne Groenveld, le padre Marc Lateur tenait une courte veillée. Après ces moments de réflexion et de prière, le lieutenant-colonel Mike De Coninck, commandant du groupe de vol, inaugurait une plaque commémorative, attachée à la façade du bâtiment du groupe et portant les noms des membres de l'équipage défunt.



IN MEMORY OF
 CREW CH-06
 KPT. VL. GIELEN G.
 LT. VL. VANDEREYKEN D.
 1SM. VL. VOMBERG H.
 1SC. VL. VERDONCKT G.
 15 - 07 - 1996

Onze leden schrijven ons

Samengesteld door Axel Vermeesch

Jean Taelemans: Interview met adjudant vlieger b.d. F. Dalcq

«Het interview in het DAKOTA News nummer van juli 2006 verdient mijn felicitaties, zowel voor de manier waarop het artikel geschreven is door redacteur Axel Vermeesch, als voor de wijze waarop Francis Dalcq zijn geschiedenis vertelt, met liefde voor zijn werk en recht uit het hart!».

Informatie van een lezer: CH-02

In het artikel «De C-130 CH-02 wordt vernield in brand» (DAKOTA News nr 35) wordt vermeld dat het lichaam van een overleden onderofficier met de CH-02 overgebracht werd naar België. Deze onderofficier van SCRT-DTCK die in Marietta (USA) overleed was adjudant-chef Victor Daubie.

Hubert Verstraeten: Herinneringshoekje Eindhoven 15 juli 1996

Het herinneringshoekje en -boek voor de bemanning die omkwam bij de ramp in Eindhoven vind ik een zeer goed en mooi initiatief.

Nos mem bres no us écrivent

Rédigé par Axel Vermeesch

Traduction de Isabelle Hadermann

Jean Taelemans: Interview de l'adjudant aviateur e.r. F. Dalcq

«L'interview dans le DAKOTA News de juillet 2006 mérite mes félicitations tant pour la façon dont le texte a été écrit par le rédacteur Axel Vermeesch, que pour la façon dont Francis Dalcq raconte son histoire, avec tant d'amour pour son travail dans un récit qui vient du coeur!».

Information d'un lecteur : CH-02

Dans l'article «Le C-130 CH-02 est détruit dans une incendie» (DAKOTA News no 35), on mentionne que le corps d'un sous-officier a été rapatrié à bord du CH-02. Ce sous-officier du SCRT-DCTK décédé à Marietta était l'adjudant-chef Victor Daubie.

Hubert Verstraeten: Emplacement commémoratif - Eindhoven 15 juillet 1996

Le coin commémoratif et le livre du souvenir à la mémoire des membres d'équipage de la catastrophe d'Eindhoven étaient une très belle et très bonne initiative.

