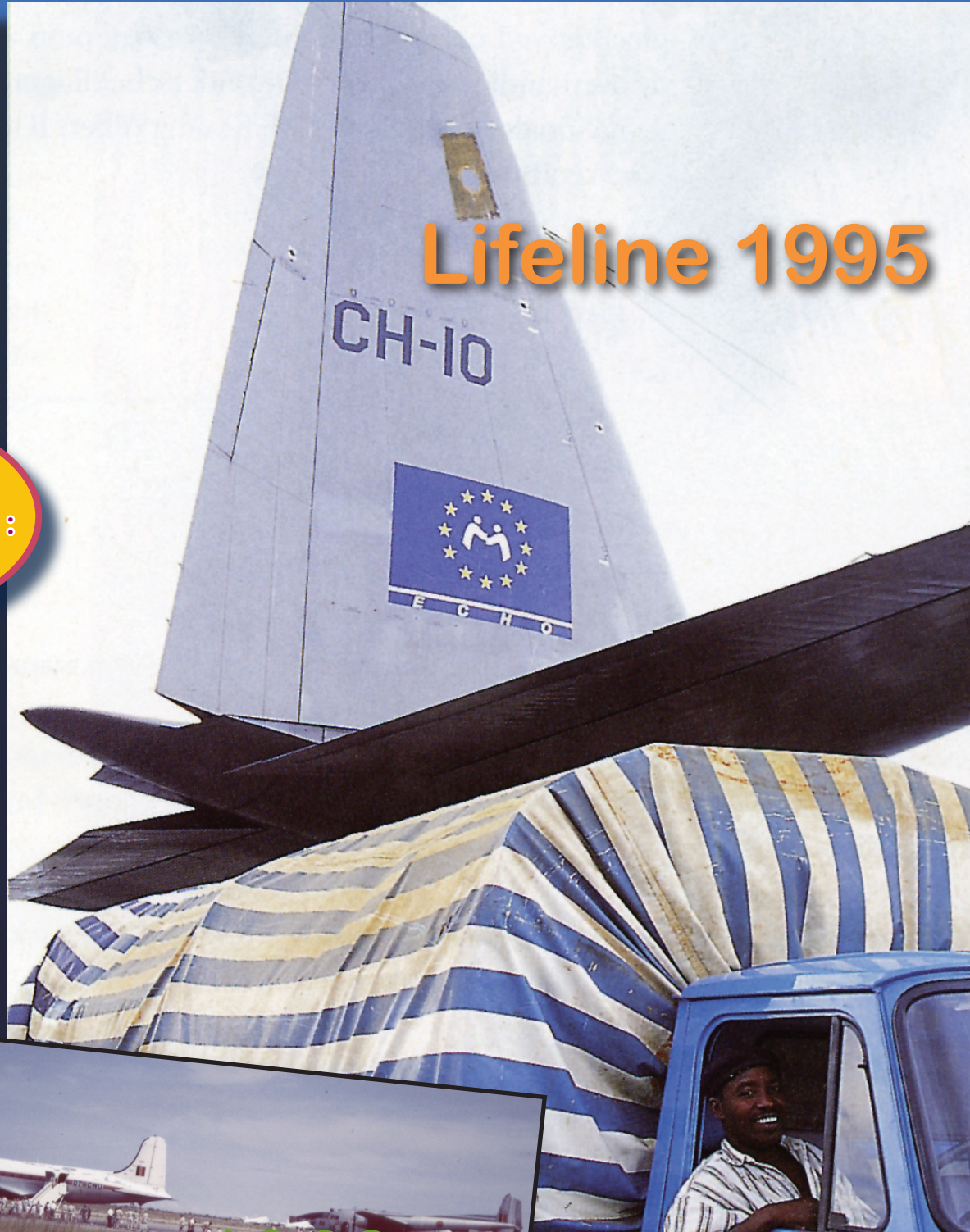




NEWS

N° 40- September 2007
Septembre 2007

Lifeline 1995



Breugelfeest :
19 oktober !
Fête breughelienne :
19 octobre !



Congo 1960

Inhoud



Sommaire

Blz 3 : Editoriaal

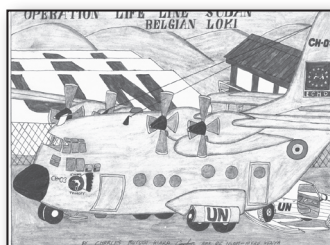
Blz 4 : Dakota Flash

Blz 7 : Luchttransportoperaties in Congo tijdens de maanden juli en augustus 1960

Blz 16 : Operatie "lifeline" in Soedan 1995

Blz 24 : Air Mobility Rodeo 2007

Blz 27 : 15 Wing vandaag



P 3 : Editorial

P 4 : Dakota Flash

P 7 : Opérations aériennes au Congo au mois de juillet et août 1960

P 16 : Opération "lifeline" au Soedan 1995

P 24 : Air Mobility Rodeo 2007

P 27 : 15 Wing aujourd'hui

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

Redactie :

Axel Vermeesch, René Hoeben, Jos Ackermans, André Janssens

Layout : André Janssens

Vertaling : Christophe Waterkeyn; Jacques de Brouwer, Isabelle en Léon Hadermann, Marie-Christine en Paul Buyse, Jos Thewissen, Gilbert Desmet

Foto's : Jacques Van Hyfte, fotosectie 15 Wing

Druk : Boone-Roosens, Lot

Verantwoordelijke Uitgever : Axel Vermeesch

Adres :

Dakota - 15 Wing Luchttransport

Haachtsesteenweg 138 1820 Melsbroek

Tel : (02) 752 46 50 Fax : (02) 752 46 51

e-mail : dakota_melsbroek@skynet.be

dakota_archives@skynet.be

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

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

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, Jos Thewissen, Gilbert Desmet

Photos : Jacques Van Hyfte, section photo 15 Wing

Imprimerie : Boone-Roosens, Lot

Editeur responsable : Axel Vermeesch

Adresse:

Dakota - 15 Wing Transport Aérien

Haachtsesteenweg 138 1820 Melsbroek

Tél : (02) 752 46 50 Fax : (02) 752 46 51

e-mail : dakota_melsbroek@skynet.be

dakota_archives@skynet.be

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

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



In dit nummer publiceren wij het eerste deel van een artikel "Luchttransportoperaties tijdens de maanden juli en augustus 1960 in Congo". Dit artikel werd reeds gepubliceerd in het "Tijdschrift van de Belgische Luchtmacht" in 1965. Het is geschreven door Roger Terrijn, die in 1960 bevelhebber was van het transportsmaldeel op de basis van Kamina. Hij geeft een uitstekende beschrijving van het werk door het personeel van de 15 Wing in deze woelige periode van de Belgische en Congolese geschiedenis, daarom vindt onze redactie het waardevol om dit artikel na 42 jaar opnieuw en lichtjes bewerkt te publiceren. We zijn er zeker van dat vele anciens bij het lezen ervan met fierheid zullen terugdenken aan een van de grootste operaties uit de geschiedenis van het Belgisch militair luchttransport en in het bijzonder van de 15 Wing.

De C-130H van de 15 Wing werd voor het eerst ingezet om humanitaire hulp te verlenen aan Soedan in 1974 en 1985, maar ook in 1986 en 1988. Van april tot december 1989 nam een C-130 deel aan de operatie "Lifeline" om het leed van de bevolking van Zuid-Soedan te lenigen. Vanaf juni 1994 neemt de 15 Wing opnieuw deel aan operatie "Lifeline". In mei 1995 brengt kolonel-vlieger André Jansens, chef van de operaties op de Staf van de Luchtmacht, een werkbezoek aan het C-130 Belgisch detachement. Wij publiceren in dit nummer zijn verslag dat een uitstekend beeld geeft van de situatie en de hulpverlening in Soedan in die periode. Toen de hel losbarstte in Darfour, werd alweer een Belgische C-130 ingezet voor het "World Food Programme" van augustus tot oktober 2004. En ook nu is er sprake van de deelname van C-130 van de 15 Wing aan een Europese vredesoperatie die moet voorkomen dat het conflict van Soedan overslaat op buurland Tsjad.

Een Belgisch detachement nam voor de zevende maal deel aan de "Air Mobility Rodeo", een competitie voor tactische luchttransport eenheden georganiseerd door de USAF. Alhoewel er door onze deelnemers geen prijzen gewonnen werden, deden zij een enorme ervaring op en verdienen zij felicitaties voor hun inzet gedurende de week van 21 tot 28 juli. Commandant J. Brandt en kapitein T. Deberdt geven in het kort hun indrukken in onze rubriek "De 15 Wing vandaag".

In dit nummer vindt u uw persoonlijke uitnodiging voor ons jaarlijks ledenfeest op vrijdag 19 oktober 2007. Het ganse vrijwilligersteam van de VZW DAKOTA hoopt u met uw familie en vrienden bij die gelegenheid talrijk te mogen ontmoeten!

René Hoeben
Voorzitter

Dans ce numéro, nous publions la première partie d'un article «Opérations de transport aérien au Congo pendant les mois de juillet et d'août 1960». Cet article a déjà été publié en 1965 dans la «Revue de la Force Aérienne». Il a été rédigé par Roger Terrijn, qui en 1960, était commandant de l'escadrille de transport sur la base de Kamina. Il donne une excellente description du travail accompli par le personnel du 15 Wing dans cette période agitée de l'histoire Belge et Congolaise. C'est pourquoi notre rédaction trouve intéressant de publier à nouveau cet article après 42 ans et une légère retouche. Nous sommes persuadés qu'après lecture, beaucoup d'anciens se souviendront avec fierté de la plus grande opération de l'histoire de transport aérien militaire Belge et du 15 Wing en particulier.

Le C-130H du 15 Wing a été mis en œuvre la première fois pour apporter de l'aide humanitaire au Soudan en 1974 et 1985, mais aussi en 1986 et 1988. D'avril à décembre 1989, un C-130 a participé à l'opération «Lifeline» pour aider la population du Sud-Soudan dans la souffrance. Depuis juin 1994, le 15 Wing participe à nouveau à l'opération «Lifeline». En mai 1995, le colonel-aviateur André Jansens, Chef des opérations au sein de L'Etat-Major de la Force Aérienne, effectue une visite de travail à notre détachement C-130 Belge. Dans ce numéro, nous publions son rapport qui fournit une excellente image de la situation et de l'aide humanitaire au Soudan pendant cette période. Quand l'enfer a éclaté au Darfour, un C-130 Belge a à nouveau été mis en œuvre pour le «World Food Programme» depuis août à octobre 2004. Maintenant encore, il est question de la participation de C-130 du 15 Wing à une force de Paix Européenne qui doit éviter une extension du conflit du Soudan vers son pays limitrophe, le Tchad.

Un détachement Belge a pris part, pour la septième fois au «Air Mobility Rodeo», une compétition organisée par la USAF pour les unités de transport aérien tactique. Bien que nos participants n'en rapportent pas de prix, il n'en ont pas moins acquis une énorme expérience et méritent des félicitations pour leur dévouement pendant la semaine du 21 au 28 juillet. Le Commandant J. Brandt et le Capitaine T. Deberdt donnent une synthèse de leurs impressions dans notre rubrique «Le 15 Wing aujourd'hui».

Dans ce numéro, vous trouverez votre invitation personnelle à notre fête annuelle des membres qui aura lieu le vendredi 19 octobre 2007. L'ensemble du comité des volontaires de l'ASBL DAKOTA espère pouvoir vous y rencontrer nombreux avec vos familles et amis.

René Hoeben
Président



Door Jos Ackermans en Axel Vermeesch

Par Jos Ackermans et Axel Vermeesch

Bezoekers in ons DAKOTA Documentatiecentrum

Juni, juli en augustus waren zoals elk jaar "kalme maanden", met weinig georganiseerde groepsbezoeken. Voor september stonden er echter al vijf activiteiten op onze planning: Family Day 15 Wing op 05/09, dag van de nieuwe inwoners van Steenokkerzeel (110 bezoekers op 08/09), jaarlijkse vergadering van de Belgische Luchtvaartmusea op 17/9, 30 bezoekers van IPA Dendermonde op 19/9, en 40 IPA-leden van Liège op 26/9.

Jaarlijkse BBQ "Restore Boxcar"

Op maandag 6 augustus organiseerde onze ploeg "Restore Boxcar" opnieuw een BBQ voor al onze vrijwillige medewerkers, hun dames en enkele genodigden, ondermeer kolonel B. Flamang, de nieuwe bevelhebber van de 15 Wing, generaal o.r. M. Mandl, nieuwe voorzitter van de "Vieilles Tiges" en luitenant-kolonel A. Peelaerts, nieuwe president van het Brussels Air Museum. Kolonel o.r. J. Lippens en zijn echtgenote mochten een kleine



herinnering in ontvangst nemen voor hun gewaardeerde steun aan Dakota gedurende zijn bevelsperiode. Wij danken ons erelid Norbert Niels voor het lekkere aperitief dat hij ons, ook dit jaar, gewoontegetrouw aanbood.

Nationale feestdag 21 juli

Met speciale toelating van de minister van Defensie mochten 12 van onze vrijwillige medewerkers plaats nemen in een vliegtuig van de 15 Wing tijdens het luchtdefilé boven het Paleizenplein te Brussel.

De deelname van de 15 Wing bestond uit twee C-130s, één Airbus, twee Embraer en de Falcon 900

Uitzonderlijk vloog dit jaar ook een AWACS B-707 toestel van de NAVO mee boven Brussel.

Jaarlijkse vergadering militaire luchtvaartmusea

De 15 Wing en het DAKOTA Documentatiecentrum waren op 17 september gastheer voor de jaarlijkse bijeenkomst van de Belgische militaire luchtvaartmusea. Tijdens deze ontmoeting bespraken de vertegenwoordigers hun verwezenlijkingen, ervaringen en voorstellen. De

Visites dans notre Centre de Documentation DAKOTA

Comme chaque année, juin, juillet et août ont été « des mois calmes », avec peu de visites de groupe organisées. Toutefois, pour septembre, cinq activités étaient planifiées: le «Family Day» du 15 Wing le 05/09, la journée des nouveaux habitants de Steenokkerzeel (110 visiteurs) le 08/09, la réunion annuelle des musées d'aviation belges le 17/9, 30 visiteurs d'IPA Dendermonde le 19/9, et 40 membres de IPA-Liège le 26/9.

BBQ annuel

«Restore Boxcar»
Le lundi 6 août, notre équipe « Restore Boxcar » a de nouveau organisé un BBQ pour tous nos collaborateurs volontaires, leurs épouses et quelques invités, dont le colonel B. Flamang, nouveau commandant 15 du Wing, le général e.r. M. Mandl, président des «Vieilles Tiges» et le lieutenant-colonel A. Peelaerts,

nouveau président du musée de l'air bruxellois. Le colonel e.r. J. Lippens et son épouse ont reçu un petit souvenir pour leur soutien apprécié au Dakota durant sa période de commandement. Nous remercions notre membre d'honneur, Norbert Niels, pour l'excellent apéritif qu'il nous a, cette année aussi, offert gracieusement.

La fête nationale du 21 juillet

Grâce à l'autorisation spéciale du ministre de la défense, 12 de nos collaborateurs volontaires ont pu prendre place à bord d'un avion du 15 Wing pendant le défilé aérien au dessus de la Place du Palais à Bruxelles.

Le 15 Wing participait à ce défilé avec deux C-130's, un Airbus, deux Embraer et un Falcon 900

Cette année, exceptionnellement, un AWACS B-707 (appareil de l'OTAN) participait également à ce défilé aérien au-dessus de Bruxelles.

Réunion annuelle des musées militaires de l'aviation

Le 17 septembre, le 15 Wing et le Centre de Documentation DAKOTA ont organisé la réunion annuelle des musées militaires belges de l'aviation. Au cours de cette rencontre, les représentants ont débattu de leurs réalisations, leurs expériences et propositions. Les participants ont apprécié la visite guidée de notre musée ainsi que nos archives. Après le meeting, tous ces convives ont dégusté le déjeuner au mess du 15 Wing.



deelnemers werden rondgeleid in ons museum en konden onze archieven inzien. Na de meeting vond een gezellige lunch plaats in de mess van de 15 Wing.

Geschiedenis van de 15 Wing Luchttransport

In 1992 stelde luitenant-kolonel Piet Claes het prachtige werk: "Geschiedenis van de 15 Wing Luchttransport" samen. Er zijn nog steeds enkele exemplaren van dit werk te koop in ons documentatiecentrum. Piet Claes vervoegde onlangs opnieuw ons team vrijwilligers met als doel dit werk te herzien en aan te vullen met de laatste 15 jaren. We zullen u tijdig inlichten wanneer dit nieuwe werk beschikbaar is.

Wie kan ons informatie verstrekken betreffende volgend persoon:

Hij maakte ooit deel uit van het vliegend personeel in de 15 Wing, waarschijnlijk als piloot met als naam of bijnaam "Kahiti". Deze naam komt echter in geen enkele promotie piloten van de Belgische Luchtmacht voor. Door zijn vrienden werd hij "Emile" genoemd. Hij zou ook huurling geweest zijn in Congo tussen 1960 en 1966 en daarna in Angola.

Gelieve eventuele informatie over te maken aan onze VZW Dakota (tel 02-7524650) of rechtstreeks aan onze redacteur Axel Vermeesch (tel 015-614265).

De VZW DAKOTA dankt:

Francis Dalcq en James Joniaux. Deze anciens van de 15 Wing schonken ons de logboeken en het afscheidsgeschenk van de "NATO Early Warning Force" (AWACS) van hun vriend Luc Baurin. Luc Baurin was "flight engineer" op C-130 en B-727 in de 15 Wing en daarna op AWACS. Hij ging met pensioen in 1995 en overleed in juni 2007 op de leeftijd van 53 jaar.

James Joniaux die ons via Fernand Hollanders twee zelfgemaakte fotoalbums bezorgde van een voor ons onbekende militair over zijn leven en belevenissen op de basis van Kamina in de jaren vijftig. Een interessant tijdsdocument.

Jef De Wilde die aan de VZW DAKOTA een "Volledige Encyclopedie van de luchtvaart (AIRPlane) (14 delen, uitgegeven door DeAGOSTINI (NI) B.V. in de periode 1993 tot 1995) schonk, alsook een cockpitvenster en een grote



L'historique du 15 Wing Transport Aérien

En 1992, le lieutenant-colonel Piet Claes a rédigé « L'histoire du 15 Wing Transport Aérien ». Nous continuons à mettre quelques exemplaires de ce livre splendide en vente dans notre centre de documentation.

Piet Claes a récemment, de nouveau, rejoint notre équipe de volontaires dans le but de revoir son travail et de le compléter avec les événements des 15 dernières années. Nous vous informerons en temps utile de la disponibilité de cette nouvelle version.

Qui peut nous fournir des informations concernant la personne suivante?

Il aurait fait partie du personnel navigant du 15 Wing, probablement comme pilote avec le nom ou le surnom de "Kahiti". Ce nom ne figure dans aucune promotion de pilotes de la Force Aérienne Belge.

Tous ses amis l'appelaient "Emile". Il aurait servi comme mercenaire au Congo entre 1960 et 1966, puis seriat parti en Angola.

Veillez transmettre toute information éventuelle à notre ASBL Dakota (tél

02-7524650) ou directement à notre rédacteur Axel Vermeesch (tél 015-614265).

L'ASBL DAKOTA remercie:

Francis Dalcq et James Joniaux. Ces anciens du 15 Wing nous ont remis les journaux de bord de leur ami Luc Baurin, ainsi que le cadeau d'adieu qu'il reçut du «NATO Early Warning Force» (AWACS). Luc Baurin a été mécanicien de bord sur C-130 et B-727 au 15 Wing et sur AWACS. Il a pris sa retraite en 1995 et est décédé en juin 2007 à l'âge de 53 ans.



kleurenfoto van de B-727 CB-02. Bij zijn afscheid van de Luchtmacht kreeg Jef een "fanblade JT8" uit een motor B-727 als geschenk, die hij eveneens aan onze vereniging schonk!

Wilfried Claeys die een DVD schonk: "DAKOTA DC-3 / C-47" die ons in het



kort de geschiedenis van het vliegtuig weergeeft, alsook het optreden van het toestel op de vliegmeeting te Ursel in 2006.

Onze leden schrijven ons

Vincent Pécriaux: «Als lid van Dakota sinds vele jaren, doet het mij altijd veel genoegen uw centrum te kunnen bezoeken, al zijn de gelegenheden zeldzaam door mijn drukke beroeps- en familiale bezigheden. Ook mijn opzoekingen voor de website «Les ailes militaires belges» nemen zeer veel tijd in beslag. Ik wens jullie een goede voortzetting met Dakota News dat altijd zeer interessante artikels bevat».

James Joniaux qui, via Fernand Hollanders, nous a procuré deux albums de photos, prises par un militaire qui nous est inconnu, retraçant sa vie et ses expériences sur la base de Kamina dans les années cinquante : une intéressante image du temps!

Jef De Wilde qui a offert à l'ASBL DAKOTA «L'encyclopédie complète de l'aviation (AIRPlane)» (14 tomes, éditée par DeAGOSTINI (NI) B.V. dans la période 1993 à 1996), de même qu'une fenêtre de cockpit et une grande photo en couleurs du B-727 CB-02. Lors de son adieu de la force aérienne, Jef avait reçu un «fanblade JT8» d'un moteur B-727, cadeau qui il a également remis à notre association!

Wilfried Claeys qui nous a offert un DVD: «DAKOTA DC-3/C-47» qui reflète succinctement l'histoire de cet avion, de même que la démonstration d'un appareil de ce type sur le meeting aérien à Ursel en 2006.

Nos membres nous écrivent

Vincent Pécriaux: «Etant membre de Dakota depuis quelques années déjà, j'ai toujours beaucoup de plaisir à me rendre au centre de documentation, même si les occasions sont trop rares: mes obligations professionnelles et familiales, ainsi que mes recherches pour le site «Les ailes militaires belges» me prennent beaucoup de temps. En tous cas, bonne continuation pour le Dakota News dont les articles sont toujours très intéressants».



Luchttransportoperaties in Congo tijdens de maanden juli en augustus 1960

door Roger Terrijn

Verschenen in «Tijdschrift van de Belgische Luchtmacht» 1965

In juli 1960 is Roger Terrijn kapitein en bevelhebber van het transportmaaldeel van de Wing Instructie en Transport (WIT) op de basis van Kamina. Hij zal verschillende commandofuncties bekleden in de 15 Wing: commandant van het 40 Smaldeel (december 1960-april 1962), van de vlieggroep (september 1964 - maart 1967) en bevelhebber van de 15 Wing (oktober 1968 – oktober 1971).



Dit artikel behandelt enkel één aspect van de luchtoperaties in Congo tijdens de tragische maanden in 1960. Vergeten we vooral de vluchten niet uitgevoerd door de Fouga-, Harvard- en helikopterpiloten, vluchten voorafgegaan door lange «standby» periodes en gebonden door de regels van de niet-interventie. Indien dit artikel vooral handelt over de vluchten uitgevoerd door de bemanningen van de 15 Wing te BAKA (Basis Kamina), is dit enkel omdat schrijver gedurende deze periode te Kamina was. De operaties in Beneden-Congo, de ontruiming van Leopoldstad, de bezetting van Boënde en Coquilhatstad zijn zeker even belangwekkend doch aan schrijver minder bekend.

Deel 1

Op 8 juli 1960 rond 2 uur 's morgens worden al de transportbemanningen die in Congo waren opgeroepen en daarmee komt een einde aan de herontplooiingen die aan de onafhankelijkheid en de onzekerheid van de eerste julidagen waren voorafgegaan. Wapens worden uitgereikt en BAKA reorganiseerde zich om aan de nieuwe toestand het hoofd te bieden. De vliegschool zet zijn activiteiten stop en de officieren-onderderrichters vormen een permanente operatiesectie in de luchthaven. Ze krijgen een ondankbare "ground job" waar orders en tegenorders elkaar snel opvolgen, maar ze verliezen er hun goed humeur niet bij. Deze officieren voeren hun taak uit tot ieders voldoening. De leerlingen vinden we bij de startbaan terug met pompiershelmen, waar het autochtoon personeel in gebreke blijft springen zij met veel enthousiasme in. Het gebouwencomplex dat de officieren- en onderofficierenmess vormt wordt eveneens gereorganiseerd zodat het personeel in één mess verblijft en de helft van het gebouw vrijkomt voor slaapgelegenheden.

Opérations de transport aérien au Congo au mois de juillet et août 1960

Par Roger Terrijn

Extrait de «Journal de la Force Aérienne Belge» 1965
Traduction par Jacques de Brouwer

En juillet 1960, le Capt Roger Terrijn commande l'escadrille de transport du Wing Instruction et Transport (WIT) sur la base de Kamina. Il occupera différents postes de commandement au 15 Wing: Comd de la 40 Escadrille (décembre 1960 - avril 1962), Comd du groupe de vol (septembre 1964 - mars 1967) et Comd du wing (octobre 1968 - octobre 1971).

Cet article ne traite que d'un aspect des opérations aériennes au Congo durant la période tragique de 1960. N'oublions surtout

pas les vols effectués par les pilotes de Fouga, Harvard et hélicoptères. Ces vols étaient précédés de longues périodes de «standby» et soumis aux règles de la non-intervention.

Si cet article traite surtout des vols effectués par les équipages du 15 Wing basés à BAKA (Base de Kamina), cela est dû essentiellement au fait que l'auteur était pendant cette période à Kamina.

Les opérations dans le Bas-Congo, l'évacuation de Léopoldville, l'occupation de Boënde et Coquilhatville méritent au moins autant d'attention mais sont moins connues de l'auteur.

Partie 1

Le 8 juillet, vers 2 heures du matin, tous les équipages de transport qui se trouvaient au Congo sont rappelés.

Ceci met fin aux multiples redéploiements qui précédaient les journées d'indépendance et d'insécurité ces premiers jours de juillet. Les armes sont distribuées et BAKA se réorganise afin de pouvoir faire front à la nouvelle situation. L'école de pilotage arrête ses activités et les officiers instructeurs mettent en place une «section opération». Ils reçoivent une mission «au sol» bien désagréable où ordres et contre-ordres se succèdent. Ceci ne leur fait cependant pas perdre le sens de l'humour et de la bonne humeur. Ces officiers effectuent leurs tâches à la plus grande satisfaction de tous. Nous retrouvons les élèves pilotes au bord de la piste d'envol avec un casque de pompier sur la tête. Là où le personnel indigène fait défaut, nous les voyons s'impliquer avec enthousiasme. Le complexe des bâtiments, que constituent les mess officiers et sous-officiers, est également réorganisé de telle sorte



Kamina wordt een toevluchtsoord voor zuidoost Congo. Overall worden vluchtelingen in huizen opgenomen. In de zetels van de mess en op de veldbedden slapen vermoeide mensen. De hall van de luchthaven is een verzamelaarsplaats voor iedereen die nieuws over kennissen in de brousse zoekt of op de vliegtuigen met bestemming België wacht. Mevrouw Kreps en andere dames spannen zich in om mensen te troosten en op te monteren. Wagens met luidsprekers rijden rond in het kamp om vrijwilligers op te roepen voor het laden van de vliegtuigen.

Op het hoofdkwartier wordt na enkele dagen besloten een avondconferentie in te richten waar desiderata en beschikbare middelen voor de volgende dag aangepast worden zodat de "Luchtmacht-operatiesectie" zich vooral bezig kan houden met niet voorziene opdrachten. Gezien steeds meer luchttransportproblemen naar voor komen, worden naar deze conferentie officieren-transportpiloten afgevaardigd. Om aan alle aanvragen te voldoen worden soms de gekste combinaties opgesteld: in dezelfde vlucht een mand eieren parachutereren voor een garnizoen, de toestand van een spoorwegbrug nagaan, gekwetsten of vluchtelingen oppikken op een afgelegen vliegveld en inlichtingen per radio doorgeven aan andere vliegvelden.

Van de kant van de Landmacht vermelden we vooral de oprichting van een liaisonsectie van de para-onderrichters. Hun ervaring in luchttransportoperaties laat toe operaties op touw te zetten in enkele minuten, die anders uren zouden vergen. Aan elke bemanning wordt praktisch permanent een "dispatcher" toegevoegd die alle lief en leed deelt. Hun commandant Kapt Meunier, is dag en nacht bij me zodat de coöperatie volledig is. Dank zij de geestdrift en toewijding van deze para's mag hier werkelijk van een "intermachtengeest" gesproken worden.

Stippen we terloops aan dat de paracommandobataljons onze taak vereenvoudigen; de onervarenheid van de andere landmachteenheden wordt meermaals gevoeld. Soms moeten boordcommandanten sterk discussiëren met hun passagiers om de uitrusting te beperken, anders zouden hun overbelaste vliegtuigen nooit loskomen van de startbaan. Het is ook niet gemakkelijk om de ons toegewezen marscompagnieën in het donker op te sporen en naar de wachtende vliegtuigen te brengen: sommige eenheden komen op enkele dagen tijd uit hun kwartier in Duitsland via Zaventem in Kamina aan in een totaal vreemde omgeving.

Operaties

8 juli 1960.

Terwijl de spanning stijgt worden de vliegtuigen in orde

que le personnel est regroupé dans un seul mess et que le reste du complexe devient libre pour du logement. Kamina devient un refuge pour tout le sud-est du Congo. Des réfugiés sont accueillis partout dans des maisons. Dans les fauteuils du mess et sur des lits de camps dorment des personnes épuisées. Le hall de l'aérogare est un lieu de rendez-vous pour tous ceux qui recherchent des nouvelles des amis et connaissances qui sont en brousse ou qui attendent un avion en partance pour la Belgique. Madame Kreps, aidée d'autres dames, se démènent pour consoler et remonter les affligés. Des véhicules équipés de haut-parleurs circulent dans le camp à la recherche de volontaires pour charger les avions.

Au quartier général, il est décidé après quelques jours de mettre sur pied tous les soirs une réunion de coordination où les desiderata et moyens disponibles seraient adaptés aux opérations du lendemain. Ceci permet à la section opérations aériennes de s'occuper de la préparation des missions prévues. Etant donné que la majorité des problèmes concernait des questions de transport aérien, des officiers pilotes de transport sont délégués à ces conférences. Afin de pouvoir répondre à toutes les demandes, des combinaisons des plus fantaisistes sont imaginées pour un même vol comme par exemple: larguer un panier plein d'œufs au dessus d'une garnison, vérifier

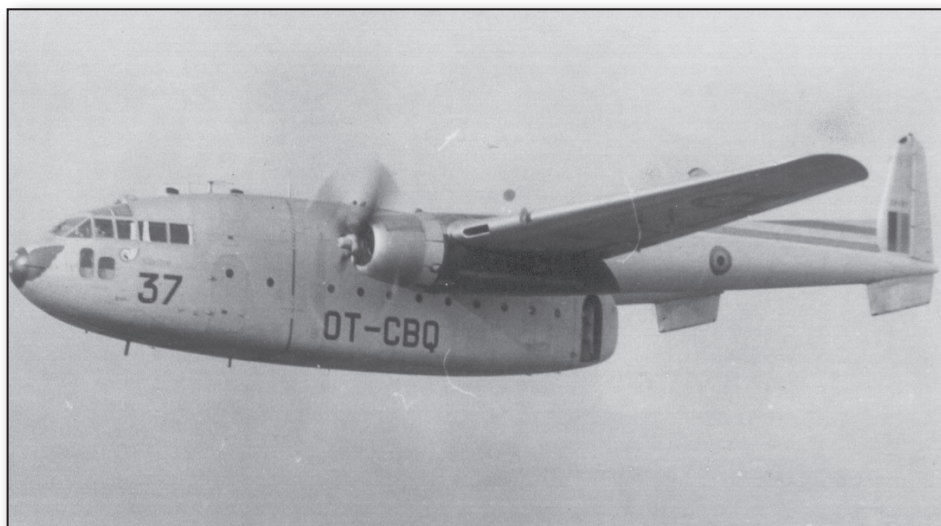
l'état d'un pont de chemin de fer, embarquer des blessés et des réfugiés sur un aérodrome éloigné et diffuser des informations par radio à d'autres aérodromes.

Du côté de la Force terrestre, nous pouvons signaler surtout la création d'une section liaison avec les instructeurs paras. Leurs expériences dans le transport aérien permirent de mettre sur pied des opérations en quelques minutes là où autrement cela aurait pris des heures. A

chaque équipage un «dispatcher» est alloué pratiquement en permanence. Il partage le bon et le moins bon avec son équipage. Leur commandant, le Capt Meunier était nuit et jour près de moi de sorte que la coopération fut constante et complète. Grâce à l'enthousiasme et l'engagement de ces paras, nous pouvons parler ici d'un réel esprit inter forces.

Signalons encore que les bataillons para commando facilitent grandement notre tâche alors que l'inexpérience des autres unités de la Force terrestre est plus d'une fois ressentie. Bien souvent, les commandants de bord doivent discuter fermement avec leurs passagers pour limiter les équipements car sinon leurs avions surchargés n'auraient jamais pu décoller. Il n'est pas facile non plus de retrouver dans l'obscurité les compagnies de marche qui nous étaient allouées afin de les amener aux avions qui les attendent: certaines de ces unités passent en seulement quelques jours de leurs quartiers en Allemagne via Zaventem à





gebracht voor het vervoer van een maximum aantal valschermspringers naar N'Djili (vliegveld van Leopoldstad) en worden de bemanningen "gebrieft". Gezien de verschillende kruissnelheden van de C-119 en DC-3 worden twee secties gevormd: "Relax" en "Formic". De DC-6 OT-CDB (Capt Baccaert) zal na de bezetting van het vliegveld landen.

RELAX C-119

CP-37 Kapt Terrijn
 CP-35 Lt Bruneel
 CP-19 Kapt Migliavacca
 CP-33 Kapt Van Bever

FORMIC DC-3

K-1 LtCol Kreps
 KP-8 Cdt Mollet
 KP-13 Capt Vingerhoets
 K-40 Adjt Devisscher

De twee secties zullen in formatie vliegen en in geval van slecht weder zullen ze zich hergroeperen boven Stanley pool. Codewoorden zijn voorzien voor dropping en landing te N'Djili en voor doorvliegen naar Kitona waar nog een C-119 beschikbaar was. De vliegtuigen stijgen op om 0540Z, maar de CP-33 heeft een defect en zal slechts om 0910Z vertrekken. Daar de staf van het bataljon in de CP-37 plaatsgenomen had was is dit geen grote handicap. Van nu af zullen de boordradio's in een nieuwe professionele wereld leven: alle vroegere routinereporten vallen weg maar SOS-berichten door amateurzenders uitgezonden zijn er des te talrijker. De radiostilte mag echter zonder grondige reden niet verbroken worden. Om 0746Z verwittigt BAKA ons dat het overvliegen van Leopoldstad verboden is en dat we in Kitona moeten landen. Daar worden de vliegtuigen voorbereid op de vlucht naar Leopoldstad, de troepen worden op "standby" gezet en een zenuwslopend wachten begint terwijl de wildste geruchten de ronde doen; de geestdrift blijft echter hoog.

9 juli 1960

We worden te Kitona versterkt door een DC-4 (Lt Fraipont) en een C-119 (Lt Haderman) komende uit België.



Kamina pour se retrouver dans un environnement tout à fait inconnu.

Opérations

8 juillet 1960

Tandis que la tension monte, les avions sont préparés pour le transport d'un maximum de parachutistes vers N'Djili (l'aérodrome de Léopoldville) et les équipages reçoivent leurs instructions. Etant donné la différence des vitesses de croisière des C-119 et des DC-3, deux sections sont créées: «Relax» et «Formic». Le DC-6 OT-CDB (Capt Baccaert) est supposé atterrir après la prise de l'aérodrome.

RELAX C-119

CP-37 Capt Terrijn
 CP-35 Lt Bruneel
 CP-19 Capt Migliavacca
 CP-33 Capt Van Bever

FORMIC DC-3

K-1 LtCol Kreps
 KP-8 Cdt Mollet
 KP-13 Capt Vingerhoets
 K-40 Adjt Devisscher

Les deux sections volent en formation et en cas de mauvais temps, un regroupement est prévu au dessus du Stanley pool. Des mots de code sont prévus pour le largage et l'atterrissage à N'Djili de même que pour continuer sur Kitona où un C-119 supplémentaire est disponible. Les avions décollent à 0540z, mais le CP-33 est en panne et il ne décollera qu'à 0910Z. Etant donné que le staff du bataillon se trouvait dans le C-119 CP-37 ceci ne constitue pas un trop lourd handicap.

Dorénavant, les radios de bord vont opérer dans une toute autre atmosphère professionnelle. Tous les précédents rapports de routine s'effacent pour laisser la place aux messages SOS de plus en plus nombreux envoyés par des radios amateurs. Le silence radio ne peut cependant pas être coupé sans raisons très valables. A 0746Z la base de BAKA nous avertit que Léopoldville ne peut pas



Deze laatste wordt wegens zijn vracht door gestuurd naar Kamina. Maar de toestand verslechtert eveneens in Kamina en onze vier DC-3s moeten terug naar Kamina. Te Kongolo is het garnizoen aan het muiten geslagen, er werd gevraagd op de blanken die pogen te vluchten langs de rivier; er zijn slachtoffers gevallen. De Dakota's vertrekken om 1500Z eerst nog voor een paradrop boven het vliegveld van Kaballo ten zuiden van Kongolo. De operatie wordt echter na 15 minuten vliegen afgelast.



Ook in Elisabethstad is de onrust toegenomen.

Het vliegveld blijft nochtans in handen van de burgers maar versterking is dringend gewenst.

10 juli 1960

Om 0220Z stijgen te Kamina op:

- KP-4 Adjt Devisscher
- KP-13 Kapt Vingerhoets
- KP-8 Cdt Mollet
- CP-40 Lt Hadermann
- DC-6 OT-CDA Cdt Haemers
- en 2 DC-4 van SABENA.

De vliegtuigen kunnen in Elisabethstad normaal landen en keren onmiddellijk terug naar Kamina volgeladen met vrouwen en kinderen. Onze bordmechanici worden met een tweede job belast: kinderen troosten en C-rantsoenen uitdelen. Op BAKA wordt een ontvangstcentrum ingericht.

Ondertussen krijgt de "Relax" formatie te Kitona opdracht te Luluaburg tussenbeide te komen. Daar de toestand onduidelijk is wordt besloten tot een parachutage boven het vliegveld. Voor elke verdere operatie wordt voortaan een zelfde patroon aangenomen: analyse van het vliegveld om het geschikte droppingspunt te bepalen; de vliegtuigen vliegen "in trail" waarbij de eerste sectie parachutisten dient als "drifter" voor de volgende "runs". Steeds informeren we naar de juiste ligging van het garnizoenskamp van de FP (Force Publique). Door deze te vermijden blijven onze

être survolée et que nous devons nous rendre à Kitona. Arrivés sur place, les avions sont préparés pour aller à Léopoldville et les troupes sont mises en «stand-by» tandis que commence une attente éprouvante pour les nerfs d'autant plus que les rumeurs les plus sauvages circulent. L'enthousiasme reste cependant très haut.

9 juillet 1960

Nous recevons le renfort d'un DC-4 (Lt Fraipont) et d'un C-119 (Lt Hadermann) en provenance de Belgique. Ce dernier est cependant diverti sur Kamina en raison de son chargement.

Cependant la situation se détériore également à Kamina et nos quatre DC-3 doivent y retourner. A Kongolo, la garnison s'est mutinée. On a tiré sur des blancs qui tentaient de fuir par la rivière et il y a eu des victimes. Les DC-3 décollent à 1500Z pour effectuer d'abord un parachutage sur l'aérodrome de Kabalo au sud de Kongolo. Après 15 minutes de vol l'opération est cependant annulée.

A Elisabethville, les troubles augmentent également. L'aérodrome reste cependant aux mains des civils mais des renforts sont ardemment souhaités.

10 juillet 1960

Décollent à 0220Z de Kamina:

- KP-4 Adjt Devisscher
- KP-13 Capt Vingerhoets
- KP-8 Cdt Mollet
- CP-40 Lt Hadermann
- DC-6 OT-CDA Cdt Haemers
- et 2 DC-4 de la SABENA.

Ces avions peuvent atterrir normalement à Elisabethville d'où ils repartent immédiatement après avoir pris en charge des femmes et des enfants pour Kamina. Les mécaniciens de bord reçoivent une mission supplémentaire: consoler les enfants et distribuer des rations C. A BAKA, un centre d'accueil est mis en place.

Entre-temps, à Kitona, la formation «Relax» reçoit



vliegtuigen gespaard van eventueel grond-lucht geschut. Dat verschillende vliegtuigen toen en de volgende jaren getroffen werden is te wijten aan het negeren van dit gevaar. De bemanningen worden op hun hoede gesteld voor valse berichten van sluikzenders. Tijdens de vlucht worden SOS signalen opgevangen die uitgezonden zijn door blanken die zich in het Immo-Kasai gebouw in het centrum van Luluaburg verschanst hebben. We besluiten een intimidatie scheervlucht over het centrum van de stad uit te voeren. Als echter BAKA de formatie dringend oproept met detaillering van de immatriculatienummers verbreken we de radiostilte. We krijgen het bevel onmiddellijk terug te keren naar Kamina. We vragen bevestiging door de voornaam te vragen van de WIT-bevelhebber "Johnny Kreps". Een Dove vliegtuig van de FP, te Luluaburg geland met FP-onderhandelaars uit Leopoldstad, brengt ons op de hoogte van de bezetting van het vliegtuig door FP-muiters (voorlopers van de vliegtuigkapers). Ze dreigen elke landing van het vliegtuig gewapenderhand te beletten; de startbaan lag onder het vuur van vijftig machinegeweren! Daar ondertussen de DC-6 OT-CDA (Cdt Haemers), de DC-4 OT-CWU (Lt Fraipont), OT-CWS (Kapt Vingerhoets), OT-CBT (Lt Hadermann) en twee SABENA DC-4 toestellen met luchtvervoerde troepen (geen parachutage mogelijk uit DC-6 en DC-4 toestellen) op weg zijn van Kamina naar Luluaburg, blijven wij met de CP-37 hoog boven het vliegveld rondcirkelen om een radiorelais tussen BAKA en deze vliegtuigen te verzekeren en hun terugkeer naar Kamina te bevelen.

Een voorziene operatie op Stanleystad wordt afgelast om een paradrop mogelijk te maken op Luluaburg. Na een korte gezamenlijke briefing stijgen we om 1515Z op met het bataljon para-commando met als opdracht het Immo-Kasai gebouw in Luluaburg te ontzetten.

RELAX C-119

K-1 Lt-Kol Kreps
 KP-8 Cdt Mollet
 KP-40 Kapt Vingerhoets
 KP-4 Adjt Devisscher

FORMIC DC-3

CP-37 Kapt Terrijn
 CP-35 Lt Bruneel
 CP-19 Kapt Migliavacca
 CP-40 Lt Hadermann
 CP-31 Adjt Velghe



Een dropping van para's is gepland boven het vliegveld van Luluaburg om daarna de DC-3's toe te laten landen met het materieel van het bataljon. Wanneer echter "Simba Red", een Harvard patrouille, ons verwittigt dat ze beschoten

l'ordre d'intervenir à Luluaburg. Etant donné que la situation sur place est incertaine, il est décidé d'effectuer un parachutage au dessus de l'aérodrome. A partir de maintenant pour toutes les opérations futures une même procédure est employée: étude de l'aérodrome pour déterminer le meilleur point de largage; les avions volent en «trail formation» et la première section de parachutistes sert de «drifter» pour les passages successifs. Nous nous informons chaque fois de la position exacte du camp de garnison de la FP (Force Publique). En évitant cette zone, nos appareils seront à l'abri des éventuels tirs sol-air. Le fait d'ignorer cette menace vaudra à quelques appareils d'être touchés par des projectiles. Les équipages sont mis en garde contre la possibilité des faux messages diffusés par des émetteurs hostiles. Durant le vol, nous captions des signaux SOS émis par des blancs qui se sont retranchés dans l'immeuble Immo-Kasai au centre de Luluaburg. Nous décidons d'effectuer un passage d'intimidation à basse altitude au dessus du centre de la ville. Alors que nous nous préparons, nous recevons un appel urgent de BAKA en spécifiant nos immatriculations. Nous décidons de rompre le silence radio. Nous recevons l'ordre de rentrer immédiatement à Kamina. Afin d'authentifier le message, nous demandons le prénom du commandant du WIT «Johnny Kreps». Un appareil Dove de la FP en provenance de Léopoldville, ayant atterri à Luluaburg avec des négociateurs de la FP nous informe de la prise de l'avion par des mutins de la FP (prédécesseur des pirates de l'air). Ils menacent d'empêcher tout nouvel atterrissage d'avion par les armes. La piste est sous le feu d'au moins cinquante mitrailleuses!

Comme sur ces entrefaites, le DC-6 OT-CDA (Cdt Haemers), et les DC-4 OT-CWU (Lt Fraipont), OT-CWS (Capt Vingerhoets), OT-CBT (Lt Hadermann) plus deux DC-4 de la SABENA étaient en route de Kamina à Luluaburg avec des troupes aérotransportées (pas de possibilité de largage à partir des DC-6 et DC-4) nous restons cercler au-dessus de l'aérodrome afin de servir de relais radio entre BAKA et ces avions afin de leurs ordonner de retourner à Kamina.

Une opération prévue sur Stanleyville est annulée afin de rendre possible un parachutage sur Luluaburg. Après un court briefing avec le bataillon para-commando, nous décollons à 1515Z avec comme mission de délivrer l'immeuble Immo-Kasai à Luluaburg.

RELAX C-119

K-1 Lt-Kol Kreps
 KP-8 Cdt Mollet
 KP-40 Kapt Vingerhoets
 KP-4 Adjt Devisscher

FORMIC DC-3

CP-37 Capt Terrijn
 CP-35 Lt Bruneel
 CP-19 Capt Migliavacca
 CP-40 Lt Hadermann
 CP-31 Adjt Velghe

Un largage de parachutistes est prévu sur l'aérodrome de Luluaburg afin de permettre ensuite aux DC-3 d'atterrir avec le matériel du bataillon. Cependant lorsque une patrouille de Harvard «Simba Red» nous signale avoir été canardé par des mitrailleuses positionnées autour de l'aérodrome, il fut convenu dans le cockpit avec le Comd



werden door machinegeweren (in dekking opgesteld rond het vliegveld), wordt in de cockpit overeengekomen met de bevelhebber van het bataljon, commandant Zeidler, een DZ te zoeken dicht bij het stadscentrum.

Op 300 meter hoogte aan 110 knopen zouden we een mooi doelwit geweest zijn voor de machinegeweren. Onze "trail" formatie vergemakkelijkt de wendbaarheid tijdens het zoeken naar een geschikte DZ. We naderen het stadscentrum vanuit het Zuiden om het vliegveld te vermijden. Ten noordoosten van het centrum maakt de spoorweg een bocht om een kleine vallei te vermijden; in het midden van deze vallei bevindt zich een onbewoonde glooiing ter grootte van een voetbalveld en dit op ongeveer 1,5 km van het Immo-Kasai gebouw: dit wordt onze DZ! Droophoogte 900 voet, "run in" 180 graden, in "trail", 30 seconden interval. Het aantal "runs" moet beperkt blijven om de vliegtuigen zo weinig mogelijk bloot te stellen aan afweergeschut dat na de verrassing van de eerste "run" wel in actie zou treden. Maar wegens de geringe DZ afmetingen moeten bij weinig "runs" de para's springen langs beide zijdeuren, wat het risico op vergroot op botsingen onmiddellijk na het verlaten van het vliegtuig tussen para's met volle gevechtsuitrusting.

Er wordt geopteerd voor vier "runs". Na de eerste verrassing – duidelijk merkbaar aan het geharrewar in het centrum – wordt sporadisch vuur geopend van op vrachtwagens en jeeps die in de richting van onze "run-in" meerijden. Enkele vliegtuigen worden getroffen, in de technische verslagen "forms" vond men later als probleem: "trou de balle derrière le mécano". Maar alles verloopt normaal en de C-119s keren afzonderlijk terug naar Kamina. De CP-37 blijft boven het centrum wachten om de DC-3s tijdens hun eerste "run" te leiden. We geven de twee laatste DC-3s een "run in" van 090° teneinde het geweervuur te vermijden tijdens het droppen van materieel op lage hoogte. Bij een laatste overvlucht op lage hoogte boven het Immo-Kasai gebouw om de marsrichting aan te duiden voor de para's die zich door het hoge gras van de vallei vooruitwerken, zien we duidelijk wuivende blanken en hun SOS signalen op het dak uitgespreid.

Dit alles gebeurt in schemerdonker. Dat slechts één para gekwetst is getuigt van de goede training van onze bemanningen en troepen; en dat slechts twee vliegtuigen geraakt zijn getuigt van de paniek en het luk-raak schieten

du bataillon, le Cdt Zeidler, de chercher une DZ proche du centre ville.

A 300 m d'altitude et à une vitesse de 110 nœuds nous aurions été une magnifique cible pour les armes automatiques. Notre formation en «trail» facilite les évolutions lors de la recherche de la DZ désirée. Nous approchons la ville par le Sud afin d'éviter l'aérodrome. Au nord-est de la ville, le chemin de fer effectue une boucle pour éviter une petite vallée. Au centre de cette vallée se trouve un versant non habité de la grandeur d'un terrain de football, il est situé à moins de 1,5 km de l'immeuble Immo-Kasai. Ceci devient notre DZ! Altitude de largage 900 pieds, axe de largage 180°, formation «trail» avec un intervalle de 30 secondes. Le nombre de passages doit rester réduit afin d'exposer le moins possible les avions aux tirs d'armes automatiques qui deviendront réalité lorsque l'effet de surprise sera passé. Etant donné la petite dimension de la DZ et le petit nombre de passages, les paras doivent sauter par les deux portes latérales ce qui augmente les risques de collision entre les paras avec l'équipement de combat complet, juste après la sortie de l'avion.

Nous optons finalement pour quatre passages. Le premier étonnement passé (clairement visible à l'agitation qui règne au centre ville) des coups de feu sporadiques sont tirés au départ de camions et de jeeps qui roulent parallèlement à notre axe de pénétration. Quelques appareils sont touchés et dans les rapports techniques «formes», on retrouvera plus tard inscrit comme panne «trou de balles derrière le mécano». Tout se passe normalement et les C-119 rentrent individuellement à Kamina. Une nouvelle fois, le CP-37 reste en attente au dessus du centre ville afin de guider les DC-3 lors de leurs premières approches. Nous conseillons

aux deux derniers DC-3 un axe de pénétration de 090° afin de leur faire éviter les mitrillages lors de leurs approches à basse altitude pour larguer du matériel. Lors de notre dernier passage à basse altitude au dessus de l'immeuble Immo-Kasai, destiné à montrer aux paras qui marchent dans de hautes savanes, la direction qu'ils doivent prendre,



nous distinguons clairement des blancs qui nous acclament ainsi que leurs signaux SOS étalés sur le toit de l'immeuble. Tout cela se passe dans la pénombre. Le fait, que seul un para fut blessé, témoigne de la qualité de l'entraînement reçu par nos équipages et les paras. D'autre part, que seulement deux appareils furent touchés est à imputer à



van de anderen. Alle orders worden in het Nederlands gegeven teneinde valse berichten te vermijden. Dit stelt geen problemen zolang er geen Franstalige bemanningsleden in de formatie meevliegen, wanneer dat wel het geval is wordt een prachtig Waals dialect gebruikt. Het enthousiasme is groot: de bataljonsdokter sprong hier voor de eerste keer. Onze boordradio-operator, Adjt Ickmans, wordt verboden te springen. Zonder ervaring of uitrusting wil hij met de bataljonsstaf springen om op de grond snelle morse-transmissies te verzekeren.

Te Luluaburg verloopt alles goed: de weg naar het vliegveld is gezuiverd en 's anderendaags wordt door SABENA een luchtbrug ingelegd op Leopoldstad. De CP-33 (Kapt Van Bever) gevolgd door de CP-31 (Kapt Van Boxstael), vertrekken met voedsel en water voor de vluchtelingen naar Luluaburg waar het water vergiftigd schijnt te zijn. Zij brengen brandstof 115/145 over naar Kamina waar het brandstofpeil onrustwekkend gedaald is in afwachting van een gewapende trein uit Port Franqui. Alle bemanningen krijgen het bevel zoveel mogelijk elders te tanken zodat er alweer een nieuwe taak bijkomt voor de boordmechanici: in de depots op de vliegvelden speuren naar benzine. Onze afgejakkerde "bowsers" (tankwagens voor brandstofbevoorrading van vliegtuigen) op BAKA geven het soms op gedurende deze periode. Bemanningen rusten uit tegen de wielen van hun vliegtuig en pogen voorbijrijdende "bowsers" te stoppen en de chauffeurs te overtuigen dat hun opdracht belangrijker was dan die van "die anderen daar". Onze MT mensen moeten heksentoeren uithalen om toch maar alle vliegtuigen te bevoorraden.

Uit Salisbury (Zuid-Rhodesië) is ondertussen een C-124 Globemaster van MATS (Military Air Transport Service van de Amerikaanse strijdkrachten) aangekomen om Amerikaanse vluchtelingen uit Zuidoost-Congo op te halen. Deze vluchtelingen zijn enkele dagen voordien via hun kleine zender-ontvangers op de hoogte gebracht door enkele centrale zenders en door rondvliegende vliegtuigjes. De Amerikaanse lekenpredikant Ir Walker vliegt ongeveer 15 uur per dag met zijn Cessna om alle kleine hulpposten in de streek te bezoeken. Ons gezamenlijk reddingswerk brengt ons dicht bij elkaar, en zij die Walker hebben ontmoet denken met veel bewondering aan hem terug.

12 juli 1960

Een "airlift" van het 4de Cyclisten en het 5de Linie naar Elisabethstad is voorzien. Het eerste voorziene vertrekt

la panique et au tir à l'aveuglette des ennemis. Tous les ordres étaient donnés en néerlandais afin d'éviter les faux messages. Cela ne posait pas de problème tant qu'il n'y avait pas d'équipage francophone dans la formation et lorsque c'était le cas l'usage d'un beau dialecte wallon faisait l'affaire. L'enthousiasme était tel que le docteur du bataillon effectua dans ces circonstances son premier saut et que nous dûmes interdire à notre radio de bord, l'Adj Ickmans, de sauter sans équipement et sans expérience. Il voulait accompagner l'état-major du bataillon afin d'assurer plus rapidement des transmissions en morse.

A Luluabourg, tout se passe bien: l'accès à l'aérodrome est dégagé et sécurisé et le lendemain, la SABENA peut établir un pont aérien entre Luluabourg et Léopoldville pour évacuer les expatriés. Le CP-32 (Capt Van Bever) suivi du CP-33 (Capt Van Boxstael) effectuent une rotation sur Luluabourg avec de l'eau et des vivres pour les réfugiés. Le bruit courait en effet que l'eau y avait été empoisonnée. Lors du vol retour, ils ramènent de l'essence 115/145 à Kamina où la réserve en carburant a sérieusement fondu dans l'attente d'un train blindé en provenance de Port Franqui. Tous les équipages reçoivent la consigne de prendre ailleurs un maximum de carburant. Cela signifie pour les mécaniciens de bord une nouvelle mission:

dénicher dans les dépôts des aérodromes du carburant. Les «bowsers» (camions citerne équipés pour le ravitaillement en carburant des avions) antédiluviens de BAKA tombent de plus en plus en panne durant ces périodes d'intense activité.

En attendant leur «bowser», les équipages se reposent à l'ombre du train d'atterrissage de leur avion hélant au passage l'un ou l'autre «bowser» dans l'espoir qu'ils les ravitaillent

plutôt qu'un autre affirmant que leur mission était plus importante que celle de l'avion vers qui ils allaient. Le personnel MT a du faire des prodiges afin de ravitailler malgré tout, tous les avions.

Un C-124 Globemaster du MATS (Military Air Transport Service appartenant aux forces armées américaines), en provenance de Salisbury (Rhodésie du Sud) est sur ces entrefaites arrivé à Kamina afin d'évacuer les fugitifs américains issus du Sud-est Congolais. Ces réfugiés ont été avertis de l'arrivée de cet avion, il y a quelques jours par le biais de leurs petits émetteurs/récepteurs captant des messages transmis depuis des émetteurs centraux et par des avions relais. Le Révérend Ir Walker, un prédicateur civil américain, vole environ 15 heures par jour





wordt stopgezet, maar om 0849Z ontvangen we de definitieve "go". Tien minuten later stijgen elf toestellen op, voor transportvliegtuigen kan dit als een echte "scramble" beschouwd worden.

RELAX C-119

CP-37 Kapt Terrijn
 CP-35 Lt Bruneel
 CP-38 Lt Quick
 CP-40 Lt Hadermann
 CP-33 Kapt Van Bever

FORMIC DC-3

K-13 Lt-Kol Kreps
 KP-8 Cdt Mollet
 KP-40 Kapt Vingerhoets
 KP-4 Adjt Devisscher

Tijdens de vlucht wordt het bevel aan "Formic" gestuurd om naar Kamina terug te keren, waar de vervoerde troepen in "stand-by" moeten staan voor operaties in Beneden-Congo, waar de toestand steeds slechter wordt. Dit bericht wordt niet ontvangen en "Formic" landt te Elisabethstad en keert onmiddellijk terug naar Kamina. Tijdens deze operatie worden we zeer gehinderd door sluikzenders die verwarring pogen te zaaien.

Inmiddels is de bemanning van de K-19 (Adjt Halleux), die te Leopoldstad gestationeerd is, ongemerkt naar het vliegveld N'Djili gereden dat in de handen is van de muiters. Ze tankt, start haar DC-3 op de drempel van de loods

à bord de son Cessna pour faire le tour de tous les petits dispensaires de la région.

Nos missions respectives similaires nous rapprochent et ceux qui ont pu rencontrer Walker s'en rappellent avec émotion et admiration.

12 juillet 1960

Un aérotransport du 4 Cyclistes et du 5 de Ligne vers Elisabethville est planifié. Le premier départ est annulé mais à 0849Z nous recevons le «go» définitif.

Dix minutes plus tard, onze avions décollent en moins de dix minutes, ce qui pour des avions de transport peut être qualifié véritablement comme étant un «scramble».

RELAX C-119

CP-37 Capt Terrijn
 CP-35 Lt Bruneel
 CP-38 Lt Quick
 CP-40 Lt Hadermann
 CP-33 Capt Van Bever

FORMIC DC-3

K-13 Lt-Kol Kreps
 KP-8 Cdt Mollet
 KP-40 Capt Vingerhoets
 KP-4 Adjt Devisscher

Alors qu'elle est en vol, un message est envoyé de Kamina à la formation «Formic». L'ordre lui est donné de retourner à Kamina où les troupes transportées doivent se tenir prêtes à intervenir dans le Bas Congo où la situation

devient de plus en plus critique. Ce message n'est cependant pas capté par la formation «Formic» qui atterrit donc à Elisabethville. Elle redécolle immédiatement pour Kamina. Durant cette opération, nos communications radios sont fortement perturbées par des émissions pirates qui essaient de semer le trouble.

Sur ces entrefaites, l'équipage du K-19 (Adj Halleux), stationné à Léopoldville, est parvenu à rejoindre de façon inaperçue, l'aérodrome de N'Djili qui est au mains des mutins. Ils y font le plein de l'avion et démarrent

le DC-3 sur le seuil du hangar et décollent immédiatement sous le nez des mutins, direction de Kitona.



en stijgt onmiddellijk op onder de neus van de muitende Congolezen, koers naar Kitona.

13 juli 1960

Op Kitona worden vijf vliegtuigen verzameld om N'Djili te ontzetten: een DC-7 en twee DC-6 toestellen van SABENA, een C-119 (CP-32 Kapt Candries) en een DC-3 (K-19 -Adjt Halleux). Op 13, 14 en 15 juli verzekeren de CP-32 en de CP-22 (Kapt Uytenhove) voortdurend de verbindingen tussen Kitona en Leopoldstad. Op BAKA krijgen om 0825Z de DC-6 OT-CDA (Cdt Haemers): de DC-6 OT-CDB (Kapt Donckier), de DC-4 OT-CWU (Maj Bocquet) en de C-119 CP-33 (Kapt Van Bever) bevel naar Leopoldstad te vliegen met troepen en materieel. Ondertussen is N'Djili reeds ontzet door de troepen van het Ozone-kwartier en kan er zonder problemen geland worden. De troepen die zeer vlug de vliegtuigen moeten verlaten gebruiken touwen en matrassen om hun val te breken!

Diezelfde avond landt de K-19 (Adjt Halleux) nog te Kamina om munitie voor de Harvard vliegtuigen te Leopoldstad te laden en dezelfde avond nog te vertrekken.

13 juillet 1960

Cinq appareils sont rassemblés à Kitona afin de délivrer N'Djili. Il s'agit d'un DC-7 et de deux DC-6 de la SABENA accompagnés du C-119 CP-32 (Capt Candries) et du DC-3 K-19 (Adj Halleux). Les **13,14 et 15 juillet**, le CP-32 (Capt Candries) et CP-22 (Capt Uytenhove) effectuent des liaisons continues entre Kitona et Léopoldville. A BAKA, à 0825Z, l'ordre est donné aux DC-6 OT-CDA (Cdt Haemers), OT-CDB (Capt Donckier), DC4 OT-CWU (major Bocquet), et au C-119 CP-33 de se rendre à Léopoldville avec des troupes et du matériel.

Entre-temps, l'aérodrome de N'Djili a été dégagé par des troupes en provenance du quartier Ozone et on peut y atterrir sans problème. Les troupes doivent quitter très rapidement les avions et faute de matériel, ils emploient des cordes et des matelas pour amortir leurs chutes!

Ce même jour, le K-19 (Adj Halleux) effectue un aller retour



Ondertussen worden in Kamina twee operaties op touw gezet: Kabalo en Albertstad.

RELAX C-119

CP-35 Capt Terrijn
CP-31 Adjt Velghe
CP-38 Lt Quick
CP-40 Lt Hadermann

FORMIC DC-3 en C-119

K-13 Lt-Col Kreps
KP-8 Cdt Mollet
KP-4 Adjt Devisscher
CP-37 Lt Bruneel
CP-19 Capt Migliavacca

“Relax” stijgt op om 0445Z om een parachutage uit te voeren op Kabalo-vliegveld: vier “runs” op 250 meter hoogte. Juist voor onze terugvlucht zien we de para’s op auto’s klimmen om naar Kongolo op te rukken, waar in het groot FP-kamp muiterij uitgebroken is.

“Formic” formatie zet koers naar Albertstad, waar de grote baardige FP-bevelhebber opgelucht is versterkingen te zien landen. Hij kon zijn mannen bijna niet meester blijven met zijn stentorstern!

De CP-31 (Kapt Van Boxstael) en de K-1 (Adjt Vanrafelghem) voeren een vlucht met troepenversterkingen uit naar Elisabethstad. Terzelfdertijd zetten de DC-3s van Formic formatie koers naar Bakwanga met zes secties valschermspringers om het vliegveld te heroveren op een bende muiters die een Portugese bemanning hebben gegijzeld. Bij de landing blijkt dat het vliegveld reeds heroverd is door burgers. Voor de terugkeer naar Kamina worden 115 vluchtelingen meegenomen.

De KP-40 (Kapt Vingerhoets) en de CP-36 (Cdt Van Gompel) brengen eveneens 50 vluchtelingen uit Luluaburg mee, na munitie aangebracht te hebben.

Tenslotte worden vijf C-119s ingezet om het 4de Cyclisten naar Kolwezi over te brengen:

CP-37 Kapt Terrijn
CP-35 Lt Bruneel
CP-40 Lt Hadermann
CP-19 Kapt Migliavacca
CP-38 Lt Quick.

Bij het naderen van het vliegveld schijnt alles rustig, doch waakzaamheid is geboden. Bij het landen merken we FP-soldaten op die zich op de “tarmac” verzamelen. Onze vliegtuigen rollen snel verder naar het verst verwijderde uiteinde van de landingsbaan waar de troepen onmiddellijk uit de vliegtuigen springen en zich in een “all round defence” opstellen. Al vlug blijkt dat de FP-soldaten vriendschappelijke bedoelingen hebben, zodat de ontvangst tenslotte met een wapenschouwing afgesloten wordt. Om te kunnen opstijgen moeten we met veel tekens de startbaan vrijmaken van in het gelid opgestelde zwarte soldaten! Helaas moeten onze troepen uit het moederland, gesteund door Fouga vliegtuigen, enkele dagen later optreden tegen diezelfde FP-soldaten.

Wordt vervolgd

sur Kamina pour y prendre des munitions destinées aux Harvard de Léopoldville.

Entre temps, à Kamina, on prépare ce temps deux opérations: Kabalo et Albertville.

RELAX C-119

CP-35 Capt Terrijn
CP-31 Adjt Velghe
CP-38 Lt Quick
CP-40 Lt Hadermann

FORMIC DC-3 en C-119

K-13 Lt-Col Kreps
KP-8 Cdt Mollet
KP-4 Adjt Devisscher
CP-37 Lt Bruneel
CP-19 Capt Migliavacca

La formation «Relax» décolle à 0445Z pour effectuer un parachutage sur l’aérodrome de Kabalo en quatre passages à 250 mètres. En quittant la zone, nous voyons les paras monter dans des voitures et se diriger vers Kongolo où dans le grand camp de la FP a éclaté une mutinerie.

La formation «Formic» décolle pour Albertville où le grand chef barbu de la FP est tout heureux de voir arriver des renforts. Il était sur le point de ne plus savoir tenir tête à ses hommes malgré sa voix de stentor!

Le CP-31 (Capt Van Boxstael) et le K-1 (Adj Vanrafelghem) effectuent un vol sur Elisabethville afin d’y amener des renforts en hommes. En même temps, le K-13 (Lt-col Kreps), le K-8 (Adj Mollet) et le K-4 (Adj Devisscher) décollent vers Bakwanga avec six sections de parachutistes en vue de reprendre l’aérodrome à une bande de mutins qui tiennent en otage un équipage portugais. Lors de l’atterrissage, il apparaît que l’aérodrome avait déjà été repris en mains par des civils. Pour le vol retour, les avions embarquent 115 réfugiés.

Le K-40 (Capt Vingerhoets) et le CP-36 (Cdt Van Gompel) ramènent également 50 fugitifs en provenance de Luluabourg où ils avaient été apporter des munitions. Pour terminer, cinq C-119 sont désignés pour transporter le 4 Cycliste à Kolwezi:

CP-37 Capt Terrijn
CP-35 Lt Bruneel
CP-40 Lt Hadermann
CP-19 Capt Migliavacca
CP-38 Lt Quick.

À l’approche du terrain tout semble calme mais la prudence reste de mise. Lors de l’atterrissage, nous remarquons des soldats de la FP qui se rassemblent sur le «tarmac». Les avions continuent de rouler vers le point le plus éloigné de la piste où les troupes débarquent immédiatement et se mettent en position de défense tout azimut. Il apparaît cependant rapidement que les intentions des hommes de la FP sont tout à fait amicales de telle sorte que tout se termine par une «parade». Pour pouvoir redécoller, nous devons fortement gesticuler pour faire bouger des soldats noirs au «garde à vous» sur la piste! Hélas, quelques jours plus tard, nos troupes, soutenues par des Fouga, devront intervenir contre ces mêmes soldats de la FP.

A suivre.



Operatie “Lifeline” in Soedan 1995

door kolonel vlieger André Jansens

Opération “Lifeline” au Soudan 1995

Par le colonel aviateur André Jansens

Traduction de Gilbert Desmet

Voorbeschouwingen.

Jarenlang hebben de C-130H's van de 15 Wing Luchttransport deelgenomen aan de humanitaire hulpvluchten boven Zuid-Soedan vanuit de regionale luchthaven van Lokichokio, gelegen in het uiterste noorden van Kenia. Op vraag van de European Community Humanitarian Office (ECHO) gaf de Belgische regering herhaaldelijk zijn groen licht om hulp te bieden aan de noodlijdende bevolking. Operation Lifeline Sudan (OLS) is in de 15 Wing dan ook een begrip dat synoniem is van een veeleisende opdracht die in moeilijke werkomstandigheden tot een goed einde wordt gebracht.

Op een moment dat de Soedanese regering of GOS (Government of Sudan) het volledige hulpprogramma energiek tegenwerkt, is tijdens de eerste week van juni 1995 het moment aangebroken om uit hoofde van mijn functie op de Staf van de Luchtmacht de humanitaire activiteiten van de Belgische C-130H in Soedan te observeren. Deze momentopname in woord en beeld, samen met summiere randinformatie, wordt in dit artikel toegelicht.

Achtergrond.

Vanaf zijn onafhankelijkheid in 1956 zijn de tegenstellingen in Soedan tussen het islamitisch georiënteerde noorden en het eerder christelijke en animistische zuiden steeds een bron geweest van ernstige twisten. Alhoewel er in 1972 tussen de oorlogvoerende partijen een pact wordt gesloten, zal 1983 een belangrijk keerpunt worden voor het grootste land van Afrika. Datzelfde jaar beslist de GOS immers dat niet meer het strafrecht maar wel het strenge islamitische recht in voege zal treden. Deze arabisering vormt de spreekwoordelijke vonk. De *Sudan People's Liberation*

Considérations préliminaires.

Pendant plusieurs années les C-130H du 15 Wing de Transport Aérien ont participé aux vols d'aide humanitaire au Sud Soudan à partir de l'aérodrome régional de Lokichokio situé à l'extrême Nord du Kenya. Le Gouvernement Belge a régulièrement donné son feu vert aux différentes demandes de l'European Community Humanitarian Office (ECHO) de fournir de l'aide à la population indigène de cette région. L'Opération Lifeline Sudan (OLS) est donc devenue pour le 15 Wing une notion synonyme de mission très exigeante menée à bien dans des conditions de travail difficiles.

Alors que le Gouvernement Soudanais ou GOS (Government of Sudan) gêne énergiquement l'ensemble du programme d'aide, le moment est venu pour moi pendant la première semaine de juin 1995 d'observer les activités humanitaires du C-130H au Soudan et ce, dans le cadre de ma fonction au sein de l'état-major de la Force Aérienne. Cet instantané en mots et images accompagné d'informations complémentaires est commenté dans cet article.

Situation.

Depuis son indépendance en 1956, les différends au Soudan entre le nord islamique et le sud plutôt chrétien et animiste ont toujours été à la source de graves frictions. Bien qu'un pacte entre les parties belligérantes ait été conclu en 1972, l'année 1983 constituera un tournant important pour le plus grand pays d'Afrique. Cette même année, le GOS décide que le droit pénal ne sera plus appliqué mais sera remplacé par le plus rigoureux code islamique. Cette arabisation fournit l'étincelle qui allume l'incendie. Le *Sudan People's Liberation Movement/Army* (SPLM/A) mènera une lutte armée contre le GOS





Movement/Army (SPLM/A) zal gedurende enkele decennia de GOS met de wapens bestrijden. In 1991 scheurt de *South Sudan Independence Movement/Army* (SSIM/A) zich af van de SPLM/A zodat voortaan drie partijen mekaar bekampen. Zuid-Soedan wordt in een ware burgeroorlog gewikkeld waarvan de bevolking, die van her naar der verdreven wordt door de strijdende partijen, het grootste slachtoffer wordt.

Na enige aarzeling komt in 1989 een grootst opgezette internationale humanitaire hulpactie op gang. *Operation Lifeline Sudan* wordt opgericht. Een consortium van twee VN-agentschappen, namelijk UNICEF en het *World Food Programme* (WFP), en van een veertigtal niet-gouvernementele organisaties zullen de hulpeloze bevolking ter hulp snellen, tijdens dezelfde periode ook nog door een uitzonderlijke droogte geplaagd. Met transportvliegtuigen, treinen, vrachtschuiten en konvoien van vrachtwagens zal men vooral de voedselbevoorrading trachten te verzekeren. Tevens zal men in de meer veilige streken van Zuid-Soedan de eerste aanzet geven voor de wederopbouw en de bevolking begeleiden naar zelfstandigheid.

De toestand op het terrein begin 1995.

Volgens de analyse van de VN kunnen begin 1995 nagenoeg 3,6 miljoen Soedanezen in het zuiden nauwelijks overleven zonder humanitaire hulp. De aanslepende oorlog maakt elke vorm van landbouw quasi onmogelijk. De wereldgemeenschap is zich bewust van de kritieke situatie en zorgt ervoor dat OLS met het WFP en ECHO als voortrekkers de noodlijdenden bevoorraadt. Een groeiend aantal medewerkers worden tewerk gesteld in Lokichokio of Loki, dat de logistieke uitvalsbasis wordt voor de meeste humanitaire hulp van OLS naar Zuid-Soedan. Alle NGO's en ook de Belgische afdeling van Artsen Zonder Grenzen hebben er een contactpunt. In Lopiding, vlakbij Loki, heeft het *International Committee of the Red Cross* (ICRC) de leiding over zowat het grootste veldhospitaal ter wereld, dat de slachtoffers van de oorlog in Zuid-Soedan behandelt.

Het vliegveld van Loki is zowat het begin van de levensader van waaruit een toenemend aantal vluchten richting noord vertrekken. De meest diverse types van transportvliegtuigen, waarvan ook wel enkele aftandse exemplaren, nemen er vanaf het kriecken van de dag cargo en passagiers aan boord. De 1800 meter lange startbaan 09/27 en de eerder bekrompen vliegtuigparkings, gelegen tegen een woonkern waarvan sommige inwoners argeloos

pendant plusieurs décennies. En 1991, le *South Sudan Independence Movement/Army* (SSIM/A) se dissocie du SPLM/A ce qui amènent trois parties à se confronter. Le Sud Soudan est entraîné dans une réelle guerre civile et la population, chassée par les parties belligérantes, en devient la plus grande victime.

Après quelques hésitations, une importante opération d'aide humanitaire internationale se met en place en 1989. L'*Opération Lifeline Sudan* est créée. Un consortium de deux agences UN, l'UNICEF et le *World Food Programme* (WFP),



et une quarantaine d'organisations non gouvernementales viendront secourir cette population en détresse qui dans la même période est encore frappée par une sécheresse exceptionnelle. Des avions de transport, des trains, des navires marchands et des convois de camions seront mis en œuvre surtout afin d'essayer d'assurer les besoins en nourriture. Dans le même temps, les premières étapes de la reconstruction seront entreprises dans les zones plus sécurisées du Sud Soudan et les populations seront amenées vers l'autonomie.

La situation sur le terrain début 1995.

Selon l'analyse des NU, début 1985, quelques 3,6 millions de soudanais du Sud ne peuvent guère survivre sans aide humanitaire. La guerre endémique rend l'agriculture quasi impossible. La communauté mondiale est consciente de la situation critique et veille à ce que l'OLS avec le WFP et ECHO, comme initiateurs, approvisionnent les nécessiteux. Un nombre grandissant de collaborateurs est mis en œuvre à Lokichokio, ou Loki, qui devient la base logistique de la plupart de l'aide humanitaire de l'OLS au Sud Soudan. Toutes les ONG, dont la section belge de Médecins Sans Frontières, y ont un point de contact. A Lopiding, tout près de Loki, l'*International Committee of the Red Cross* (ICRC) dirige un des plus grands hôpitaux du monde qui traite les victimes de la guerre au Sud Soudan. Les types d'avions les plus divers, dont certains mêmes d'un autre



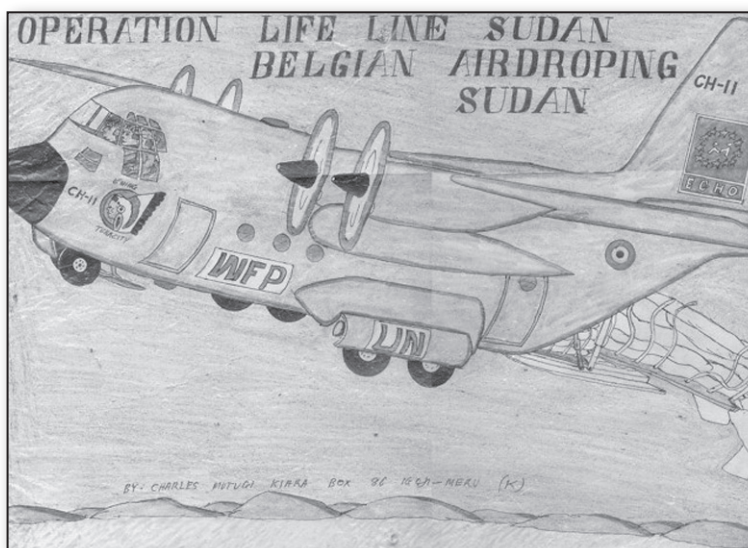
de startbaan oversteken, is niet echt een comfortabele vliegomgeving.

Op 5 juni 1994 zal de eerste Belgische C-130H koers zetten naar Loki om er onder de hoede van de ECHO-flight te worden ingezet ten voordele van OLS. Inmiddels is de GOS niet echt gelukkig met de toenemende voedselhulp aan Zuid-Soedan. Het is voor hen niet meer of niet minder dan een verdoken hulp aan de rebellen. Eind januari 1995 beschuldigt de Soedanese regering de Belgen zelfs van het droppen van munitie. Deze valse beschuldiging wordt langs diplomatieke weg ten stelligste ontkend. Toch tracht de GOS meer grip te krijgen op alle vliegactiviteiten van en naar Zuid-Soedan. Sommige gebieden worden tijdelijk de toegang ontzegd. Het aantal incidenten neemt onrustwekkend toe en meer en meer hulpverleners op het terrein moeten geëvacueerd worden. Overigens zouden alle vluchten en zeker deze van de C-130's (die 89 % van alle voedseltransporten voor hun rekening nemen) Karthoem als transitstop moeten inlassen. Zoniet worden voortaan alle vluchten met C-130 boven Soedan verboden. De verantwoordelijke van OLS wordt tevens de toegang tot Soedan ontzegd. In weerwil van heftig protest van de VN handhaaft de GOS zijn harde standpunten. Ondertussen gaan de humanitaire vluchten gewoon hun gang en is ook de Belgische C-130H begin juni 1995 onvermoeibaar present in het Zuid-Soedanese luchtruim.

Het werkbezoek van 31 mei tot 7 juni 1995.

Na enkele vaccinaties ontvangen te hebben in de 15 Wing en na een week voor het vertrek dagelijks de anti-malaria pil te hebben geslikt brengt op 31 mei 1995 vlucht SN561 me met een nachtvlucht in Nairobi. De Belgische militaire attaché (mijn vroegere vlieginstrucent op Fouga Magister) zal me tijdens de eerste werkdag van juni vooreerst begeleiden naar het hotel Inter-Continental Nairobi, de logementplaats van de C-130H bemanningen. Uit een onderhoud met de bemanning, die een periode OLS in Loki achter de rug heeft en op terugweg is naar België, onthoud ik dat er in Loki geen problemen zijn. In Nairobi anderzijds is er wel een veiligheidsprobleem want diverse recente incidenten illustreren dat het oppassen geblazen is van zodra men het hotel verlaat. Getuige daarvan is een stewardess van de KLM die de dag voordien bij het uitstappen uit een taxi in de buurt van het hotel brutaal het halssnoer wordt afgerukt en daarvan nog duidelijk de sporen draagt in de halsstreek. Voor de rest van de dag zal mijn begeleider me een summiere indruk bezorgen van de hoofdstad van het meest beschaafde zwarte Afrikaanse

âge, prennent à bord cargo et passagers dès le lever du jour. Les 1.800 mètres de la piste 09/27 et les parkings avions plutôt étroits, situés près d'une cité résidentielle dont les habitants traversent candidement la piste, ne forment pas vraiment un environnement de vol confortable.



Le 05 juin 1994, le premier C-130H belge met le cap sur Loki pour y être mis en œuvre sous l'égide de ECHO-flight, au profit de l'OLS. Entre-temps, le GOS n'est pas vraiment heureux de l'aide croissante en nourriture apportée au Sud Soudan C'est pour lui, ni plus ni moins qu'une aide cachée au profit des rebelles. Fin janvier 1995, le Gouvernement Soudanais accuse même

les Belges de larguer des munitions. Cette accusation calomnieuse est catégoriquement démentie par voie diplomatique. Le GOS essaie néanmoins d'augmenter son emprise sur les vols au Sud Soudan Certaines zones deviennent temporairement interdites. Le nombre d'incidents augmente de manière inquiétante et de plus en plus de travailleurs humanitaires sur le terrain doivent être évacués. De plus, tous les vols et certainement ceux des C-130 (qui assurent 89 % de tous les transports de nourriture) doivent introduire Khartoum comme escale de transit. A défaut, tous les vols C-130 au-dessus du Soudan sont interdits. L'entrée au Soudan est interdite aux responsables de l'OLS. En dépit de la protestation véhémement des NU, le GOS maintient sa position rigide. Entre-temps, les vols humanitaires se poursuivent normalement et, début juin 1995, le C-130H belge est lui aussi inlassablement présent dans l'espace aérien du Sud Soudan

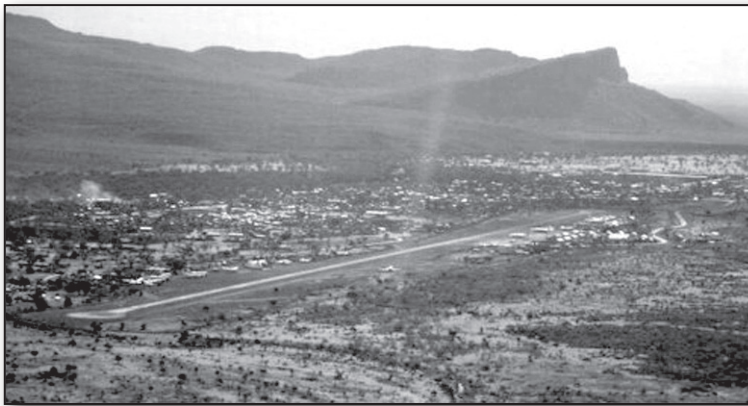
La visite de travail du 31 mai au 07 juin 1995.

Après avoir reçu différentes vaccinations au 15 Wing et après avoir, depuis une semaine avant le départ, quotidiennement pris ma pilule anti-malaria, le vol de nuit SN561 m'amène à Nairobi le 31 mai 1995. L'Attaché Militaire Belge (mon ancien instructeur en vol sur Fouga Magister) m'accompagne d'abord le premier jour de travail de juin vers l'hôtel InterContinental de Nairobi, qui est le lieu où logent les équipages C-130H. D'un entretien avec un équipage qui vient d'effectuer une période OLS à Loki et qui est sur le chemin du retour vers la Belgique, je retiens qu'il n'y a aucun problème particulier à Loki. Par contre, il y a bien un problème de sécurité à Nairobi puisque comme l'illustrent divers incidents récents, l'attention disparaît dès que l'on quitte l'hôtel. Témoin de ceci est l'exemple d'une stewardess de la KLM à qui, le jour précédent, on a arraché le foulard à la descente de son taxi près de l'hôtel et qui en porte encore clairement les traces dans la région du cou. Pendant le reste de la journée, mon accompagnateur me



land. Deze indruk is niet echt bemoedigend. De bewering dat het Afrikaanse continent zich in een diepe crisis bevindt, is duidelijk zichtbaar. Armoede is hierbij het sleutelwoord.

's Anderendaags kan ik in de vroege voormiddag gebruik maken van de ECHO-shuttle, een Fokker Friendship F-27, die me naar Lokichokio zal vliegen. Het is de eerste maal dat ik voet aan grond zet op een regionaal Afrikaans vliegveld. Vanuit deze uithoek van Kenia krijgt OLS een waar gezicht. De zeer diverse vliegtuigtypes voorzien van de logo's van WFP, UNICEF, ECHO en ICRC vormen inderdaad de ploeg van reddende engelen, die de noodlijdende Soedanese bevolking, enkele honderden kilometers naar het noorden, zal ter hulp snellen. Aan de ene uithoek van de parking, die rechtstreeks toegang geeft tot de startbaan, staan de zware kalibers opgesteld (onze C-130H, een burgerversie van de Herk van het Zuid-Afrikaanse SAFAIR, de L100-30, en de DHC-5 Buffalo's) vlakbij de hangars waar de voedselladingen worden geconditioneerd. De overzijde van de parking is de vertrekplaats van Twin Otters en Cessna Caravanes, die vooral instaan voor het transport van passagiers naar en van de diverse hulpcentra van de NGO's. De oudste vertegenwoordiger van deze heterogene luchtvloot is ongetwijfeld een C-46 Commando van Air Manitoba, die van de productieband rolde van Curtiss-Wright in 1945.



De Belgische Herk is trouwens bijna geladen met zijn typelading van zestien ton. Het laatste deel van de humanitaire cyclus, een voedseldropping op een goed uur vliegen van Loki, kan weldra starten. Dit voedsel bestaat uit sorghum (een tropisch graangewas) en bonen die in nylonzakken met baantransport aangevoerd worden. Dan zorgen lokale werkkrachten voor een extra bescherming in afzonderlijke zakken die elektrisch worden dicht geniet. Met dertig zakken per houten laadbord verloopt de lading van de C-130H met zijn acht laadborden met de hulp van de heftruck in een mum van tijd. De specialisten van het Peloton Luchtbevoorrading (PI Rav Air) van de Brigade Para-Commando zullen vervolgens de hele lading zorgvuldig vastsjorren. Tezelfdertijd wordt het toestel bijgetankt en wordt een tussenvluchtinspectie uitgevoerd. Nauwelijks een half uur nadat ik uit de ECHO-shuttle stap, vlieg ik alweer, deze maal richting Kongor, een rustige streek zo wordt gezegd. De vliegomstandigheden zijn uitstekend. Enkele stapelwolken zorgen voor wat contrast in de blauwe hemel. Alle OLS-vliegtuigen nestelen zich zowel tijdens de heen- als de terugvlucht op een vooraf afgesproken hoogte. Er is geen grondradar beschikbaar die de vliegoperaties begeleidt en beveiligd. Door een procedure van automatische rapportering tracht men de vliegbewegingen veilig te doen verlopen. Richting Kongor bevinden we ons op ongeveer 7.000 meter (FL 205) boven het zeeniveau. De Soedanese autoriteiten schrijven wel

fournira une impression sommaire de la capitale du pays le plus civilisé des pays d'Afrique Noire. Cette impression n'est pas vraiment encourageante. L'affirmation selon laquelle le Continent Africain est plongé dans une crise profonde est clairement visible. La pauvreté en est le mot clé.

Le lendemain, très tôt, je peux profiter du shuttle-ECHO, un Fokker Friendship F-27, qui me transportera vers Lokichokio. C'est la première fois que je pose le pied sur un aéroport régional africain. Depuis ce petit coin du Kenya, OLS reçoit un réel visage. La grande diversité d'avions qui portent des logos du WFP, de l'UNICEF, de ECHO et de l'ICRC forment en effet l'équipe des anges sauveteurs, qui iront secourir la population soudanaise dans le besoin quelques centaines de kilomètre au Nord. Sur une première partie du parking, qui dispose d'un accès direct à la piste, on retrouve les gros calibres (nos C-130H, une version civile de notre Hercule du SAFAIR Sud-Africain, le L100-30, et le DHC-5 Buffalo). Ce parking se trouve aussi près des hangars dans lesquels les chargements de nourriture sont conditionnés. L'autre côté du parking est utilisé par les Twin Otters et Cessna Caravane qui transportent surtout des passagers de et vers les différents centres d'aide des ONG. Le plus ancien représentant de cette flotte hétérogène est sans conteste un C-46 Commando de Air Manitoba, qui est sorti des chaînes de production de Curtiss-Wright en 1945.

L'Hercule belge est maintenant pratiquement chargé avec son cargo type de seize tonnes. La dernière phase du cycle humanitaire, un largage de nourriture à une bonne heure de vol de Loki, peut bientôt débuter. Cette nourriture est constituée de sorghum (une céréale tropicale) et de haricots qui ont été transportés par la route dans des sacs de nylon. La main d'oeuvre locale fournit alors une protection complémentaire en enrobant ces sacs par des nouveaux sacs indépendants qui sont fermés électriquement. Avec trente sacs par palette en bois et huit palettes par chargement, le C-130H est chargé en un minimum de temps à l'aide d'un élévateur. Les spécialistes du Peloton Ravitaillement par Air (PI Rav Air) de la Brigade Para Commando vont ensuite soigneusement amarrer l'ensemble du chargement. Pendant ce temps, l'avion est réapprovisionné en carburant et une inspection entre vols est effectuée. A peine une demi-heure après avoir débarqué du shuttle-ECHO, je suis à nouveau en vol, mais cette fois direction Kongor, une région tranquille à ce que l'on dit. Les conditions de vol sont excellentes. Quelques cumulus fournissent un peu de contraste dans le ciel azure. Tous les avions OLS se fixent à une altitude préalablement convenue et ce, tant pour le vol aller que pour le vol retour. Il n'y a aucun radar qui contrôle ou sécurise les opérations



voor dat alle uitgaand en terugkerend luchtverkeer contact moet opnemen met het luchtverkeerscentrum van Juba, de enige stad in Zuid-Soedan die in regeringshanden is.

Deze eerste kennismaking met de uitvoering van een voedseldropping verloopt volledig volgens plan. Bij het naderen van de *dropping zone* (DZ) wordt een geleidelijke daling ingezet naar een hoogte van ongeveer 250 meter boven het grondniveau. Op de DZ hebben WFP-medewerkers inmiddels alles in gereedheid gebracht om een veilige voedseldropping te laten uitvoeren. De veiligheidszone is afgebakend, de DZ is gemarkeerd met een T of een kruis en de plaatselijke bevolking bevindt zich op een veilige afstand. Een radiocontact bevestigt *all clear*. Het opengaan van de laaddeur is het signaal dat we de DZ naderen. De Herk vermindert tevens zijn snelheid tot ongeveer 130 knopen (240 Km/uur) en de piloot zal nu langzaam een aanvalshoek van 8° à 10° aannemen. In de ideale vliegconfiguratie en op de gewenste hoogte en aanvliegerichting kan nu op het *Air Release Point* (ARP) aan de specialist van het PI Rav Air in het vrachtruim het signaal gegeven worden om de nylonkoord, die de 16 ton vracht nog in bedwang houdt, door te snijden. De zwaartekracht wordt op dat moment nog een beetje een helpende hand aangereikt. De Herk zal immers een kleine stijghoek inzetten. De 8 laadpanelen zetten zich zonder aarzeling op de rollers van de laadvloer met een ratelend geluid in beweging. De ongeveer 240 zakken met voedsel duiken in de diepte en vormen al vlug een patroon van witte stippen in de omgeving van de DZ. Deze droptechniek werd in 1973 gezamenlijk door de 15 Wing en het PI Rav Air ontwikkeld en staat sedertdien bekend als het *Very Low Altitude Gravity Extraction System* of (VLAGES). De zeer ingenieuze, eenvoudige en betrouwbare techniek werd door andere gebruikers van de C-130 overgenomen. VLAGES is immers zeer doeltreffend om grote hoeveelheden goederen met geringe kosten en beperkte leveringsschade af te werpen op plaatsen die voor andere transportmiddelen ontoegankelijk zijn. Wel moet gezegd dat de meeste C-130 gebruikers maximum 8 ton per voedseldropping afwerpen. Een vliegtuig in nauwelijks 3 seconden 16 ton lichter maken betekent immers een belangrijke structurele belasting. De terugvlucht vanuit Kongor verloopt verder rimpelloos. In de loop van de namiddag zal ik nog een tweede vlucht naar Kongor meemaken. Op 3 juni 1995 vangt de werkdag aan bij het vroege ochtendgloren en worden vier vluchten met bestemming Kongor uitgevoerd.

Op 4 juni neem ik eerst nog deel aan een vlucht naar Ayod, waarna ik met de ECHO-shuttle terugkeer naar Nairobi. De dag nadien staat immers een gesprek op het programma met de hoofdverantwoordelijken van de EG, ECHO, WFP en OLS te Nairobi. De werkdag voor de leden van het Belgisch detachement is lang en vermoeiend en zeker onder de brandende Afrikaanse zon van nagenoeg 40° C

aériennes. Une procédure de rapports automatiques permet d'essayer de réaliser les mouvements aériens en sécurité. En direction de Kongor, nous nous trouvons à environs 7.000 mètres (FL 205) au-dessus du niveau de la mer. Les autorités soudanaises prescrivent que tout trafic aérien venant ou repartant de la zone doit prendre contact avec le centre de contrôle aérien de Juba, la seule ville du Sud Soudan aux mains du Gouvernement Soudanais.



Pour cette première prise de connaissance avec l'exécution d'une mission de largage de nourriture, celle-ci se déroule selon les plans. A l'approche de la *dropping zone* (DZ), une descente progressive vers 250 mètres au-dessus du niveau de la mer est initiée. Sur la DZ, les collaborateurs de WFP ont entre-temps pris toutes les dispositions pour permettre l'exécution du largage de nourriture en sécurité. La zone de sécurité est balisée, la

DZ est marquée par un T ou une croix et la population locale se trouve à distance de sécurité. Un contact radio confirme *all clear*. L'ouverture de la rampe de chargement est le signal de l'approche de la DZ. L'hercule diminue d'ailleurs sa vitesse jusqu'à peu près 130 noeuds (240 Km/heure) et le pilote va lentement prendre un angle d'environ 8° à 10°. Dans les conditions de vol idéales, à l'altitude et direction de vol souhaitée, arrivé à l'*Air Release point* (ARP) le signal peut maintenant être donné au spécialiste du PI Rav Air qui se trouve dans le cargo de couper la sangle en nylon qui maintient encore les 16 tonnes de fret dans l'avion. A ce moment, il convient de fournir un peu d'aide à la gravitation. L'Hercule prendra en effet un léger angle de montée. Sans hésitation, les 8 palettes se mettent en mouvement sur les rouleaux du plancher avec un bruit sourd. Les quelques 240 sacs de nourriture plongent dans le vide et forment rapidement une nuée de points blancs dans les environs de la DZ. Cette technique de largage a été élaborée en coopération entre le 15 Wing et le PI Rav Air en 1973 et est depuis connue sous le nom de *Very Low Altitude Gravity Extraction System* ou (VLAGES). Cette technique très ingénieuse, simple et fiable a été reprise par d'autres utilisateurs de C-130. VLAGES est, en effet, une technique très efficace pour larguer de grandes quantités de marchandises à des endroits inaccessibles par d'autres moyens de transport et ce, à bas coût et avec des pertes à l'impact limitées. Il faut toutefois constater que la plupart des autres utilisateurs de C-130 ne larguent qu'un maximum de 8 tonnes à la fois. Un avion qui s'allège de 16 tonnes en 3 secondes est, en effet, soumise à d'importantes charges structurelles. Le vol retour depuis Kongor se poursuit sans souci. Dans le courant de l'après-midi, je participerai encore à une deuxième rotation sur Kongor. Le 03 juin 1995, la journée de travail débute à l'aurore et 4 vols vers Kongor seront effectués. Le 04 juin, je prends d'abord part à un vol vers Ayod, puis le shuttle-ECHO me ramène vers Nairobi. Le jour suivant, en effet, le programme prévoit à Nairobi une discussion avec les



in de schaduw. Indien de eerste C-130H moet vertrekken om 6 uur in de ochtend, en daarna nog drie vluchten moet uitvoeren, dan is de dag goed gevuld. Dan mag er echt niet veel fout lopen. De hechte groep van bemanning, technisch steunpersoneel en specialisten van het PI Rav Air moet als een goed geolied geheel functioneren. De goede verstandhouding met de lokale verbindingsman en met de ploeg van plaatselijke werklui, die tegen een dagloon van 1,5 euro de nylonzakken verstevigen met soms wel eens weerbarstige nietmachines, is tevens een pluspunt. Met een minimum aan personeel en aan middelen in een uithoek van Afrika de voedselbevoorrading tot een goed einde brengen is geen sinecure, die ondermeer door motivatie en door het alom geprezen improvisatietalent van de Belgische militair te velde een benijdenswaardig resultaat oplevert.

Het logement in een tentenkamp op een tweetal kilometer van de luchthaven verschaft weliswaar een minimum aan comfort. De eetmalen zijn bevredigend maar de sanitaire voorzieningen zijn eerder primitief. Ondanks alle voorzichtigheid hebben sommige Belgen te kampen met medische problemen, die meestal vrij vlug met zelfmedicatie zijn op te lossen. Toch valt bij iedereen een diepe ongerustheid te noteren omtrent de mogelijke gevolgen van deze medische problemen voor het thuisfront. Recent immers werd het dochttertje van een boordcommandant getroffen door een hevige koortsaanval met een diepe coma tot gevolg, en dit enkele dagen na zijn terugkeer. Het Instituut voor Tropische Geneeskunde te Antwerpen kon uiteindelijk redding brengen.

Terloops dient nog even te worden opgemerkt dat de dagelijkse WFP-coördinatiemeeting van 18.30 uur de laatste activiteit is van de werkdag. De voorbije OLS-gebeurtenissen worden bondig besproken en de geplande activiteiten van de komende dag worden er toegelicht. De boordcommandant ontvangt er het vliegschema en de locatie van de bestemmingen.

Tijdens mijn verblijf in Loki word ik ook in de gelegenheid gesteld om het veldhospitaal van het ICRC in Lopiding te bezoeken. Het Rode Kruis verleent er al sedert 1987 uitzonderlijke medische bijstand door de behandeling van zwaar gewonden uit Zuid-Soedan en door de revalidatie van de talrijke slachtoffers van landmijnen. Een bezoek aan een lokaal dorp met onze verbindingsman maakt echter nog meer indruk. Hier is blijkbaar de tijd blijven stilstaan.

principaux responsables de l'UE, ECHO, WFP et OLS.

La journée de travail des membres du détachement belge est longue et fatigante, surtout sous le soleil de plomb africain qui porte la température à plus ou moins 40°C à l'ombre. Si le premier C-130H doit décoller à 06 Hrs à l'aube et qu'il doit, par après, encore effectuer trois vols, sa journée sera bien remplie. Encore, ne faut-il pas rencontrer beaucoup d'accrocs. Le groupe composé de l'équipage, du personnel de soutien technique et des spécialistes du PI Rav Air doit fonctionner comme un tout bien huilé. La bonne entente avec la personne de liaison sur place et avec l'équipe de travailleurs locaux qui, pour un salaire quotidien de 1,5 Euro, renforcent les sacs de nylon avec des agrafeuses parfois récalcitrantes, est aussi un élément positif. Avec un minimum en personnel et moyens, réaliser un approvisionnement en nourriture dans un coin reculé d'Afrique n'est pas une sinécure et fournit pourtant un résultat très enviable grâce à la motivation du détachement belge sur le terrain et à son talent d'improvisation apprécié partout.

Le logement dans un campement de tentes à plus ou moins deux kilomètres de l'aérodrome ne procure certes qu'un confort minimum. Les repas sont satisfaisants mais les conditions sanitaires sont plutôt primitives. Malgré une prudence adéquate, certains Belges rencontrent des

problèmes médicaux qui, souvent, peuvent être résolus par automédication. Pourtant, il convient de noter auprès de chacun une profonde inquiétude concernant de possibles conséquences pour le retour au bercail. En effet, la fille en bas âge d'un commandant de bord a été touchée par une intense poussée de fièvre avec comme conséquence un coma profond et ce, quelques jours après son retour.



L'Institut de Médecine Tropicale d'Anvers a finalement pu la sauver.

Notons encore que la réunion de coordination quotidienne du WFP de 18:30 Hrs est la dernière activité de la journée. Les événements OLS passés sont succinctement discutés et les activités programmées pour les prochains jours sont présentées. Le commandant de bord reçoit son programme de vol ainsi que les détails des destinations.

Pendant mon séjour à Loki, j'ai aussi eu la possibilité de visiter l'hôpital de campagne de l'ICRC situé à Lopiding. La Croix Rouge y fournit une aide médicale exceptionnelle



Bij deze nomaden is armoede troef. Hun veestapel en de bescherming van dit hoogste goed tegen veedieven is een grote bekommernis. De talrijke jeugdige zwartjes zijn zich van geen kwaad bewust en ontfermen zich joelend over de uitgedeelde cadeautjes en snoepjes. Op 5 juni 1995 bevind ik mij terug in de enigszins beschaafde Afrikaanse wereld te Nairobi. Mijn contacten met de hoofdverantwoordelijken van de voedselbevoorrading in Zuid-Soedan zijn verrijkend. Ze zijn unaniem in de uiting van hun waardering voor de prestaties van onze OLS-Belgen vanuit Loki. Hun efficiëntie en hun onblusbare werkkracht maken hen tot de meest geëerde OLS-ploeg. De precisie van de voedseldroppings en een bruikbaarheid van meer dan 99 % van de afgeworpen ladingen blijven ongeëvenaard. Wel zorgen de inlichtingen, bekomen van de *Chief Operations* van WFP, voor enig ongemak. De informatie over de vijandelijke activiteiten op het terrein worden blijkbaar niet doorgestuurd naar Loki, of worden althans niet aan onze verantwoordelijke ter plaatse, de boordcommandant van de C-130H, doorgegeven. De recente aanwezigheid van twee Migs in Juba, de beschieting van een Twin Otter in de vliegzone met gelukkig slechts materiële gevolgen, het bombardement van de grensplaats Ikitos gelegen op een vijftigtal kilometer van Loki door Soedanese Antonov's, het zijn slechts enkele voorbeelden van vitale *intelligence* waarover de C-130H bemanning mag beschikken.

Op 6 juni 1995 vervoeg ik terug mijn vertrouwde Herk en zijn sympathieke bemanning om de terugvlucht aan te vatten. Na een nachtstop in Caïro zetten we in de nacht van 7 juni 1995 terug voet op vaderlandse bodem.

Enkele nabeschouwingen.

OLS zal na de zomer van 1995 langzaam maar zeker in omvang toenemen en een waar hoogtepunt bereiken einde 1998. Toch worden er in 1995 al signalen opgevangen dat de situatie voor de hulpbehoevende bevolking gestadig verbetert. Toch blijft de GOS zich halsstarrig verzetten tegen de aanwezigheid van een Belgisch militair transporttoestel boven Zuid-Soedan. Midden juli 1995 is voor de Belgische regering de maat vol en wordt de C-130H terug getrokken. Het geredetwist blijft aanhouden wat niet belet dat einde 1997 de Belgen terug vanuit Loki ten voordele van OLS worden ingezet, spijtig genoeg slechts voor enkele maanden. De pogingen van WFP om vooralsnog deze vijfde C-130 in Loki te behouden wordt met een resoluut njet door het GOS afgewezen einde juni 1998. In het jaarrapport van Landsverdediging, gepubliceerd in april 1998, kunnen we lezen dat de C-130H vanaf 5 juni 1994 met 29 detachementen ontplooid naar Loki om er in totaal 2880 vliegreuren te presteren en 10.122 ton humanitaire hulp en 2.250 passagiers te vervoeren. Dit verslag van de noodhulp aan Soedan, opgesteld ter gelegenheid van de Algemene Vergadering van de VN van 22 september 1995, is een interessante bron van informatie.

In de loop van 2001 zal de ECHO-flight zich uit Lokichokio terugtrekken in het licht van de gewijzigde humanitaire behoeften die zich voortaan vooral in de Democratische Republiek Congo situeren. De humanitaire hulp wordt er wel verder terug geschroefd omdat de kansen op

depuis 1987 en traitant des blessés graves du Sud Soudan et en procédant à la revalidation des nombreuses victimes de mines terrestres. La visite d'un village local avec notre personne de liaison est encore plus impressionnante. Apparemment, ici, le temps s'est arrêté. Pour ces nomades, l'insuffisance règne sans cesse. Leur cheptel et la protection de ce précieux bien contre les voleurs de bétail sont un souci majeur. Les nombreux petits noirs sont inconscient des dangers potentiels et se ruent sur les cadeaux et bombons distribués.

Le 05 juin 1995, je me retrouve dans le monde africain relativement civilisé à Nairobi. Mes contacts avec les principaux responsables de l'approvisionnement en nourriture du Sud Soudan sont enrichissants. Ils sont unanimes à manifester leur estime pour les prestations de nos Belges de Loki. Leur efficacité et leur inextinguible force de travail les portent auprès des équipes OLS les plus estimées. La précision des largages de nourriture et la possibilité d'utiliser plus de 99% des charges larguées restent inégalées.

Pourtant, les informations reçues par le chef des opérations WFP font naître quelques inquiétudes. Les informations concernant les activités ennemies sur le terrain n'arrivent apparemment pas à Loki, ou elles ne sont en tout cas pas transmises au responsable sur place, le commandant de bord du C-130H. La récente présence de deux Migs à Juba, les tirs sur un Twin Otter dans la zone de vol - heureusement avec des conséquences exclusivement matérielles-, le bombardement par des Antonovs soudanais de la ville frontalière de Ikitos à seulement une quinzaine de kilomètres de Loki, ne sont que quelques exemples d'informations vitales dont l'équipage du C-130H aurait du pouvoir disposer.

Le 06 juin 1995, je rejoins mon Hercule familial et son sympathique équipage pour entamer le vol retour. Après un night stop au Caire, nous foulons à nouveau le sol de la patrie dans la nuit du 07 juin 1995.

Quelques considérations finales.

Après l'été 1995, l'OLS prendra lentement mais sûrement de l'ampleur pour atteindre son apogée fin 1998. Pourtant, certains signaux montrent, dès 1995, que la situation des populations en détresse s'améliore régulièrement. Pourtant aussi, le GOS reste opiniâtement opposé à la présence d'un avion de transport militaire belge dans l'espace aérien soudanais. Mi-juillet 1995, le Gouvernement belge estime que la coupe est pleine et le C-130H est rappelé. Le différend perdure, ce qui n'empêche pas que, fin 1997, des Belges seront à nouveau mis en œuvre au bénéfice de l'OLS à partir de Loki, malheureusement, pendant quelques mois seulement. Les efforts du WFP pour maintenir ce cinquième C-130 à Loki sont balayés par un non catégorique du GOS en juin 1998. Le rapport annuel de la Défense, publié en avril 1998, précise que le C-130H et 29 detachements ont été déployés à Loki depuis le 05 juin 1994 pour y effectuer un total de 2.880 heures de vol



een vredesakkoord in Zuid-Soedan zich ook doen gevoelen bij de bevolking, die meer en meer in zijn eigen voedselbehoeften kan voorzien. De ondertekening van een vredesakkoord tussen de strijdende partijen maakt einde januari 2005 een einde aan een burgeroorlog die ruim 21 jaar aansleepte en naar schatting 2 miljoen dodelijke slachtoffers maakte. Ondertussen fleurde Zuid-Soedan op en keren de Soedanese vluchtelingen die al die tijd in de buurlanden vertoefden, terug naar hun land van herkomst. Het hospitaal van Lopiding wordt door het Rode Kruis in juni 2006 aan de Keniase autoriteiten overgedragen. Gedurende bijna 20 jaar hadden er jaarlijks nagenoeg 4000 medische ingrepen plaats en werden over de periode 4331 patiënten voorzien van kunstledematen. Ook Lokichokio en omgeving kan een graantje meepikken van de gestabiliseerde toestand in Zuid-Soedan want de welstand voor de Loka's is in 2006 opmerkelijk verbeterd. Spijtig genoeg zorgt nu in 2006 een andere streek in Soedan voor onrust en hongersnood. Darfour was weliswaar al in 1995 geen onbekende voor noodhulp. Toch is dit oostelijk deel van Soedan geleidelijk aan een ernstig zorgenkind geworden waarover het GOS weer eens met zijn typerende halsstarrigheid de behoefte aan hulp wil minimaliseren en bijgevolg tegenwerken. De wereldopinie geraakt blijkbaar ook moeilijk gesensibiliseerd voor dit geteisterd gebied. Het kan toch niet dat Darfour dezelfde weg opgaat als Zuid-Soedan waar pas na 21 jaar van chaos en ellende (en weliswaar onder druk van diegenen die eindelijk het uitgestrekte gebied willen ontginnen voor de natuurlijke rijkdommen waaronder olie) een stabiel leefklimaat mogelijk wordt. En we moeten inderdaad vaststellen dat de humanitaire hulp zich momenteel vaker naar het oosten richt.

De momentopname van OLS in juni 1995 was een verrijkende ervaring, niet alleen omwille van de kennismaking te velde



met de mogelijkheden, moeilijkheden en bekommernissen van onze bemanningen, ondersteunend personeel en specialisten van het PI Rav Air. Het bezorgde mij ook een significante meerwaarde aan kennis en begrip die uiterst nuttig zou zijn bij de verdere behandeling van alle dossiers waarbij de humanitaire inzet van de 15 Wing Luchttransport aan de politieke besluitvorming werd voorgelegd. Maar bovenal kon ik nog meer waardering opbrengen voor de opdracht van de Herks en hun bemanningen. En spijtig genoeg is een van de besluiten van mijn tripreport nog steeds van toepassing: "Het valt te betreuren dat de publieke opinie in België zo weinig geïnformeerd wordt omtrent de humanitaire bijdrage van de Belgische Luchtmacht".

et transporter 10.122 tonnes d'aide humanitaire et 2.250 passagers. Ce rapport sur l'aide d'urgence au Soudan, rédigé pour l'Assemblée Générale des NU du 22 septembre 1995, forme une source d'information intéressante.

ECHO-flight se retirera de Lokichokio dans le courant de 2001 suite à l'évolution des besoins humanitaires qui se situent alors plutôt en République Démocratique du Congo. L'aide humanitaire y sera encore réduite car les espoirs d'un accord de paix au Sud Soudan se fait aussi sentir dans la population qui peut de plus en plus subvenir à ses propres besoins alimentaires. La signature d'un accord de paix fin janvier 2005 entre les parties belligérantes, met un terme à une guerre civile qui a perduré pendant environs 21 ans et qui, selon les estimations, a fait perdre la vie à 2 millions de victimes. Entre-temps, le Sud Soudan se revigore et les réfugiés soudanais qui s'étaient expatriés dans les pays voisins, rejoignent leur pays d'origine. En juin 2006, la Croix-Rouge transfèrera l'hôpital de Lopiding aux autorités Kenyanes. Pendant presque 20 ans, chaque année, quelques 4.000 actes médicaux y auront été posés et pendant l'ensemble de la période des membres artificiels auront été placés sur quelques 4.331 patients. Lokichokio et ses environs récoltent aussi les fruits de la situation stabilisée au Sud Soudan car la prospérité des habitants locaux s'était remarquablement améliorée en 2006. C'est malheureusement une autre région du Soudan qui actuellement, en 2006, souffre de troubles et de famine. En 1995, le Darfour n'était cependant pas une inconnue pour l'aide d'urgence. Pourtant, cette partie orientale du Soudan est progressivement devenue un souci majeur pour lequel le GOS fait preuve, à nouveau, de sa rigidité typique en voulant minimaliser le besoin d'aide et de ce fait en la contrecarrant. L'opinion mondiale semble éprouver beaucoup de difficulté à se sensibiliser pour ce territoire ravagé. Il ne se peut pourtant pas que le Darfour connaisse

le même cheminement que le Sud Soudan qui a dû attendre 21 ans de chaos et de misère (et, il est vrai, sous la pression de ceux qui veulent rançonner cette région étendue pour y exploiter les richesses naturelles dont le pétrole) pour retrouver un cadre de vie stable. Et nous constaterons en effet qu'actuellement, l'aide humanitaire se dirige plus souvent vers l'Est.

L'instantané de l'OLS effectué en juin 1995 a constitué une expérience très enrichissante, pas seulement par ma familiarisation sur le terrain avec les possibilités, les difficultés et les préoccupations de nos équipages, du personnel d'appui et des spécialistes du PI Rav Air. Il m'a aussi procuré une plus-value significative en matière de connaissance et de compréhension qui sera extrêmement utile pour le traitement de tous les dossiers ultérieurs soumis au processus décisionnel politique et qui traiteront de la mise en œuvre du 15 Wing de transport aérien. Mais avant tout, j'estime que je portais aux missions de nos Hercules et de ses équipages s'en est trouvée accrue. Malheureusement, une des conclusions de mon rapport de mission reste d'actualité: «Il est regrettable que l'opinion publique soit si peu informée de la contribution humanitaire de la Force Aérienne».



Air Mobility Rodeo 2007

door J. Brandt en T. Deberdt
vertaling MC. en P. Buyse, G. Desmet

par J. Brandt et T. Deberdt
traduction MC. et P. Buyse, G. Desmet



Zelfs tijdens het weekend van zaterdag 14 juli 2007 rond 8u 's morgens, zijn de activiteiten op de 15 Wing niet stilgevallen. Een dertigtal militairen drummen samen rond de CH-10 die klaar staat om naar de VSA te vertrekken om deel te nemen aan de zeer gerenommeerde competitie "Air Mobility Rodeo 2007" op Mc Chord AFB Tacoma, niet ver van Seattle in de staat Washington aan de westkust van de Verenigde Staten.

De eerste Belgische deelneming dateert van 1990 en de laatste van 2000. In totaal nam de 15 Wing deel aan zeven "Rodeo's" op de luchtmachtbases van Little Rock, Pope of Mc Chord. De Belgische deelneming eindigde in volle schoonheid door het veroveren van de prestigieuze trofee. Na 2000 nam België niet meer deel aan deze manifestaties gezien haar C-130's over de ganse wereld opdrachten uitvoerden.

Dit jaar is het de commandant B. Beeckmans, chef van de Belgische ploeg die zijn manschappen naar de andere kant van de VSA brengt, hopen de om drie weken later met de fel begeerde trofee naar Melsbroek terug te keren. Het team is samengesteld uit 30 personen: de "boss", twee scheidsrechters (een loadmaster en een technicus), acht leden van het peloton "Ravair" (bevoorrading via de lucht), tien technici C-130 onder leiding van Lt G. Bodet, twee specialisten "mission planning", twee personen voor de public relations" en de bemanning C-130: boordcommandant Kapt T. Deberdt, copiloot Kapt D. Jorissen, flight engineer 1SM K. Snelders en loadmasters Adjt G. Verley en Adjt J. Rotty.

Na een probleemloos vertrek vanuit Melsbroek, komt het team aan te Mc Chord op maandag 16 juli na een tussenstop te St John's au Canada en vervolgens op de Hill AFB bij Salt Lake City. Onderweg maakte de bemanning nog een omweg via Quebec om er twee technici en wisselstukken af te zetten om er een andere Belgische C-130 te herstellen.

Onmiddellijk nadat het vliegtuig te Mc Chord was geland, startte de startte de "Air Mobility Rodeo 2007". Inderdaad, de eerste punten worden toegekend in functie van het uur van de landing dat tot op de seconde juist moest zijn. Gans de competitie is gebaseerd op dit principe van grote precisie: alles wordt op de seconde, de knoop of de voet na beoordeeld.

Het is dus in deze optiek dat de bemanning drie navigatievluchten "low level" moet uitvoeren naar een bepaalde zone om een precisiedropping uit te voeren. Bij het terugkeren naar de basis Mc



Samedi 14 juillet 2007 vers 8h du matin, la vie au 15 Wing ne s'est une fois de plus pas arrêtée le temps du week-end. En effet, une trentaine de militaires se pressent autour du CH-10 qui s'apprête à partir vers les USA pour participer au très prestigieux exercice «Air Mobility Rodeo 2007» à Mc Chord AFB Tacoma, non loin de Seattle dans l'état de Washington sur la côte Ouest des Etats-Unis.

La première participation belge à cet exercice remonte à 1990 et la dernière à 2000. Entre ces dates, le 15 Wing a participé aux sept «Rodeo's» organisés sur les bases aériennes de Little Rock, Pope ou Mc Chord et avait même terminé en beauté en remportant la prestigieuse coupe du vainqueur en 2000. Après cette date, la Belgique n'a plus pu participer car ses C-130's étaient occupés un peu partout dans le monde.

Cette année-ci, c'est le commandant B. Beeckmans, chef de l'équipe belge, qui emmène ses «gars» de l'autre côté des USA pour espérer ramener à Melsbroek, trois semaines plus tard, le prestigieux et tant convoité trophée. L'équipe se compose de 30 personnes: le «boss», deux juges arbitres (un loadmaster et un technicien), huit militaires du peloton «Ravair» (ravitaillement par air) de nos para-commandos, dix techniciens C-130 sous la direction du Lt G. Bodet, deux spécialistes «mission planning», deux «public relation» et l'équipage C-130: le commandant de bord Capt T. Deberdt, le copilote Capt D. Jorissen, le flight engineer 1SM K. Snelders et les loadmasters Adjt G. Verley et Adjt J. Rotty.

Après un départ sans encombre de Melsbroek, le Team arrive à Mc Chord le lundi 16 juillet après avoir fait escale à St John's au Canada, et ensuite à Hill AFB près de Salt Lake City. En route, l'équipage du CH-10 en a même profité pour faire un détour via Quebec afin de déposer des pièces de rechange et deux mécaniciens pour réparer un autre C-130 belge.

Une fois l'avion posé à Mc Chord, la compétition «Air Mobility Rodeo 2007» commence. En effet, les premiers points reçus sont en fonction de l'heure de l'atterrissage qui doit se faire à la seconde près. Et toute la compétition est basée sur ce principe d'extrême exactitude: tout est jugé à la seconde, au nœud ou encore au pied près.

C'est donc dans cette optique que l'équipage effectuera trois vols de navigation «low level» vers une zone où un largage de précision sera effectué. Lors du retour à Mc Chord AFB, le commandant de bord effectuera un atterrissage de précision, et ce une fois de jour et une fois de nuit! Pas facile quand on sait que par manque de C-130



Chord moet de boordcommandant één keer bij dag en één keer 's nachts een precisielanding uitvoeren! Niet eenvoudig als men weet dat de beschikbaarheid in Melsbroek van de C-130s heel beperkt is gezien het grote aantal opdrachten. Er was praktisch geen mogelijkheid om in België te oefenen voor deze competitie!

Het onderhoud van de vliegtuigen wordt beoordeeld door alle mogelijke inspecties en op het tanken. Steeds met de perfectie voor ogen gaan de technici zo ver dat ze de motoren met een penseel reinigen! Nogmaals, het gaat erom zich te overtreffen, wat niet evident is omdat de CH-10 pas terugkwam uit Afrika daags voor het vertrek naar de VSA!

Ook de paras van het peloton "Ravair" hadden hun deel in de opdracht door onder andere deel te nemen aan de "combat endurance course competition", de inspectie van de cargo voor en na het laden. Hier ook wordt alles met het vergrootglas nagezien vanaf de kwaliteit van het werk tot de staat van het uniform!

Zelfs indien wij dit jaar geen enkele beker hebben gewonnen, mochten de Belgische technici net niet aanspraak maken op de "best C-130 maintenance crew". Deze competitie werd op het scherp van de snede uitgevochten, doch ongelukkig genoeg was de totale perfectie onmogelijk.

En zelfs al is dit alles uiteindelijk een grote show op zijn Amerikaans, het doel is deelnemen, wat allen en iedereen de gelegenheid gaf zich gedurende deze competitieweek in vraag te stellen. Want "kleine Belg" of niet, de fierheid om België en de 15 Wing te mogen vertegenwoordigen heeft de deelnemers van het begin tot het einde toe gemotiveerd.

Het minst stresserende onderdeel van de competitie was de samenkomst van alle deelnemers uit 44 verschillende landen voor het drinken van het glas van de vriendschap op een bijzondere locatie waar alle bemanningen specifieke producten uit hun land uitdeelden.

Boordcommandant kapitein B. Deberdt aan het woord:

"Mogen deelnemen aan een "Air Mobility Rodeo" is een hele eer. Je hoort er veel over vertellen in de 15 Wing, maar er zijn er niet veel die kunnen spreken uit ervaring. Eenmaal aangeduid om als vliegend of technisch personeel om deel te nemen, weet je dan ook niet echt wat je ervan moet verwachten. Bij het doorlezen van de reglementen wordt al snel duidelijk dat het niet gemakkelijk zal worden. Waar het tijdens oefeningen als Red Flag vooral om "tactics" draait, gaat het tijdens de Rodeo eerder om precisie en volledig toepassen van de standaard procedures voor onderhoud en operaties. Kortom, de competitie is eigenlijk een demonstratie van beroepsbekwaamheid en -fierheid.

Tijdens je deelname, wordt snel duidelijk dat het veel meer is dan enkel een wedstrijd. Elk deelnemend land heeft een eigen stand in de "tent city" om zich te promoten. Je vindt er niet alleen smaakvolle producten en drankjes, maar vooral ongelofelijk veel technische en operationele ervaring door uitwisseling van ideeën en ervaring met C-130 bemanningen en technici uit andere landen, werkelijk een unieke leerschool! Er worden ook veel vriendschappen gesloten en relaties opgebouwd met mensen die je vroeg of laat misschien ontmoet tijdens een opdracht.

Een deelname aan Rodeo vergeet je nooit. Alles gebeurt er met grote show: de basisbevelhebber komt je persoonlijk verwelkomen op zijn paard en de slotshow is een indrukwekkend mega-event dat live op internet wordt uitgezonden".



disponibles à Melsbroek vu les opérations en cours, les occasions de s'entraîner ont été quasi nulles!

La maintenance est jugée sur toutes les inspections possibles et existantes ou encore sur le «refueling», et toujours dans ce but de perfection, les techniciens iront même jusqu'à nettoyer les moteurs au pinceau! Encore une fois, tout est sujet à se surpasser. Pas évident non plus quand on sait que la veille du départ, le CH-10 rentrait d'une mission d'Afrique!

Les paras du «Ravair» auront eux aussi leur lot de travail en participant entre autre au «combat endurance course competition», inspection du cargo avant et après chargement. Là encore, tout est



minutieusement contrôlé, de la qualité du travail à la tenue portée!

Cette année, même si nous n'avons ramené aucune coupe, nos techniciens auraient pu briguer le trophée du «best C-130 maintenance crew». Cette place s'est jouée sur le fil du rasoir, mais malheureusement, il n'y a de place que pour la plus totale perfection.

Et même si tout cela n'est finalement qu'un grand show à l'américaine, le but est de participer et donne l'occasion à tous et chacun de se remettre en question pendant cette semaine de compétition, car «petit Belge» ou pas, la fierté de représenter la Belgique et le 15 Wing a alimenté les participants du début à la fin.

La moins stressante facette de cette compétition était la réunion de tous les participants venus de 44 nations différentes lors du verre de l'amitié dans un endroit spécialement conçu pour cela et où toutes les équipes présentes partageaient des produits représentatifs de leur pays.

Le commandant de bord, le capitaine B. Deberdt à la parole:

«Pouvoir participer à un «Air Mobility Rodeo» est un réel honneur. Vous en entendrez beaucoup parler au 15 Wing, mais peu peuvent en parler d'expérience. Une fois désigné comme personnel navigant ou personnel technique pour y participer, vous ne savez pas encore à quoi vous attendre. En parcourant les règlements, il apparaît rapidement que ce ne sera pas facile. Là où, pour des exercices comme Red Flag, il s'agit plutôt de «tactics», il s'agit, pour le Rodéo, plutôt de précision et de l'application intégrale des procédures standard de maintenance et d'opérations. Bref, la compétition est finalement une démonstration de professionnalisme et de fierté.

Pendant votre participation, il vous apparaît rapidement qu'il s'agit de bien plus qu'une compétition. Chaque Nation participante dispose d'un propre stand dans la «tent city» pour se promouvoir. Vous n'y trouvez pas seulement de savoureux produits et boissons, mais surtout incroyablement beaucoup d'expérience technique et opérationnelle par l'échange d'idées et d'expérience avec les équipages et les techniciens C-130 des autres pays, véritablement, une unique école d'apprentissage! Beaucoup d'amitiés s'y sont aussi liées et des relations s'y sont construites avec des personnes que vous pourriez tôt ou tard éventuellement rencontrer au cours d'une mission.

Une participation à un Rodéo ne s'oublie pas. Tout s'y passe comme dans un grand spectacle: le commandant de la base vient personnellement vous accueillir à cheval et le spectacle final est un événement gigantesque et impressionnant qui est émis en direct sur internet».



Samengesteld door A. Vermeesch
Vertaling door MC en P. Buyse

Rédigé par A. Vermeesch
Traduit par G. Desmet

Afscheid van kolonel-vlieger Jacky Lippens

Op vrijdag 27 juni werd kolonel-vlieger Bernard Flamang door de Lt Gen VI G. Van Caelenberge erkend als de nieuwe bevelhebber van de 15 Wing. Terzelfder tijd werd afscheid genomen



van kolonel-vlieger Jacky Lippens die de wing gedurende de voorbije drie jaar heeft bevolen. Na de plechtigheid wordt hij beloond met een eresaluut door een overvliegende C-130H en een Airbus A-310, twee toestellen waarop hij grote ervaring heeft opgedaan. In zijn afscheidstoespraak zei hij onder andere het volgende: "Ik heb de 15 Wing kunnen observeren in zijn favoriete domein, soepel reageren op elke onvoorziene crisis met het opstarten van een grootscheepse operatie. Het is alsof alle stukken van een reusachtige en complexe puzzel op een miraculeuze wijze ineengestoken worden binnen de gewenste tijdspanne, en dit ontegensprekelijk met een minimum aan personeel, infrastructuur, materiëel en budget".

Nieuwe bescherming voor de C-130H tegen raketten

De C-130 toestellen van de 15 Wing zullen binnenkort beter beschermd zijn tegen grond-lucht en lucht-lucht raketten (voor een beschrijving van het nieuwe systeem: zie Dakota News nr 31 van juni 2005, blz 26).

De eerste van de vloot, de CH-04, keerde zopas terug uit Portugal



waar het toestel gedurende een paar maanden belangrijke aanpassingen onderging. Alle testvluchten werden uitgevoerd door Lt Kol VI Ir T. Flamant.

Dit moderniseringsprogramma geeft de vliegtuigen een verhoogde bescherming via een geïntegreerd systeem dat de bemanning

Adieu au colonel-aviateur Jacky Lippens

Le vendredi 27 juin, le Lt Gen Avi G. Van Caelenberge a reconnu le colonel-aviateur Bernard Flamang comme nouveau



commandant du 15 Wing. Cette cérémonie comprenait en même temps l'adieu au colonel-aviateur Jacky Lippens qui a commandé le wing ces trois dernières années. Après la cérémonie, il a été récompensé par un salut d'honneur constitué du survol d'un C-130H et d'un Airbus A-310, deux avions sur lesquels il s'est construit une grande expérience. Dans son discours d'adieu, il disait entre autre: "J'ai pu observer ce 15 Wing dans ce qui est son domaine de prédilection, réagir sagement à toute crise imprévue en entamant une opération de vaste envergure. C'est comme un puzzle géant et complexe qui se formait par la juxtaposition miraculeuse et dans les délais voulus de toutes les pièces qui le composent. Ceci s'accomplissait paradoxalement avec un support minimum en moyens personnel, infrastructure, matériel ou budgétaire".

Nouvelle protection du C-130 contre les missiles

Les avions C-130 du 15 Wing seront bientôt mieux protégés contre des missiles sol-air ou air-air (pour une description du nouveau système, voir le Dakota News N° 31 de juin 2005, page 26).

Le premier avion de la flotte, le CH-04, vient revenir du Portugal où il a bénéficié pendant plusieurs mois de modifications importantes. Tous les vols d'essais ont été effectués par le Lt Col Avi Ir Flamant.

Ce programme de modernisation procure une meilleure protection à l'avion au travers d'un système intégré qui prévient l'équipage quand un radar détecte l'avion. De même le système qui éjecte les «flares» (sortes de torches lumineuses) est modernisé. Le cockpit compte un nouvel écran et l'éclairage des instruments a été adapté pour permettre de travailler avec des lunettes de vision nocturne. En avril 2009, tous les C-130 seront équipés de cette protection modernisée.

Lourde catastrophe ferroviaire au Congo: un C-130 du 15 Wing à la rescousse

Dans la nuit du 1 au 2 août, un train de marchandise qui se déplaçait de la capitale de province Kananga vers Kakende a déraillé en province de Kasai Occidental. Quelques 350 passagers clandestins avaient pris place à la faveur de la nuit dans et sur les wagons. Il fallu déplorer environs 100 morts et 200 blessés. Par manque d'ambulances, les morts et les blessés étaient transportés à vélo vers l'hôpital de Kakende situé à



waarschuwt wanneer een radar het vliegtuig oppikt. Ook het systeem dat «flares» (loktoortsen) afvuurt wordt vernieuwd. In de cockpit wordt een nieuw scherm geplaatst en wordt de verlichting van de instrumenten aangepast zodat er ook met nachtkijkers kan gewerkt worden. In april 2009 zullen alle C-130s uitgerust zijn met deze vernieuwde bescherming.

Zware treinramp in Congo: C-130 van de 15 Wing biedt hulp

In de nacht van 1 op 2 augustus ontspoorde een goederentrein in de provincie West-Kasaï op weg van de provinciehoofdstad Kananga naar Kakenge. Ongeveer 350 clandestiene reizigers hadden 's nachts in en op de wagons plaats genomen. Er waren ongeveer 100 doden en 200 gekwetsten te betreuren. Bij gebrek aan ziekenwagens werden doden en gewonden per fiets naar het hospitaal van Kakenge gebracht op enkele kilometers van de ramp. Het hospitaal telt maar 44 bedden.

De Belgische C-130 die in de DRC gestationeerd was werd ingezet om een ambulance naar het rampgebied te brengen en voor eventuele evacuatie van slachtoffers. Ook MONUC, de vredesmacht van de VN in Congo, stuurde helikopters en hulpverleners om gewonden te evacueren.

De Airbus CA-01 (boordcommandant Cdt B. Praet) en de C-130 CH-08 (boordcommandant Kapt R. Weltens) die op 7 augustus uit Melsbroek vertrokken naar Congo hadden medisch materiaal aan boord. Ook de Airbus CA-02 (boordcommandant Maj K. De Winter) die op 12 augustus naar de DR Congo vloog had medisch materiaal aan boord voor Congo.

Einde permanentie C-130 in de DR Congo

Met de terugkomst van de C-130 CH-12 (boordcommandant majoor B. Beeckmans) eind september komt voorlopig een einde aan de permanente aanwezigheid van een detachement 15 Wing in Congo. Het eerste detachement vertrok naar Kinshasa op 10 september 2005. Sedertdien werden 28 C-130s in Congo ingezet gedurende periodes van drie weken tot één maand.

De opdrachten werden uitgevoerd in het kader van het «Militair Partnerschap Programma» (MPP/PPM). In 2004 werden heel wat opdrachten uitgevoerd in het kader van de opdracht «Avenir 2004». Verder werden de toestellen ingezet ten voordele van de Belgische militaire technische bijstand om het nieuwe geïntegreerde Congolese leger op te leiden en te trainen. Er werden ook opdrachten uitgevoerd bij de voorbereiding van de eerste democratische verkiezingen in de DRC in juni 2006.

European Air Transport Command (EATC)

In mei 2007 werd het «Concept for European Air Transport Command» door het Europees parlement goedgekeurd. Dit is de grondslag voor een Europees commando voor luchttransport, een gezamenlijk streven van Duitsland, Frankrijk, Nederland en België. Onlangs ondertekenden de Chefs van de vier Defensiestaven een uitvoeringsakkoord en begon een multinational projectteam te werken aan een structuur van een eerste operationele capaciteit die tegen april 2009 zou moeten klaar zijn. Sommige deelnemende landen wensen een volledig operationeel EATC tegen 2010, dat moet beschikken over alle operationele verantwoordelijkheden voor een efficiënte en gecoördineerde samenwerking tussen alle deelnemende landen.

Dit nieuwe Europese commando, met 150 tot 200 personen, zou in Eindhoven komen. Daar bevindt zich sedert 2002 reeds een «European Airlift Coordination Cell» die evolueerde naar het «European Airlift Centre» in 2004 met acht deelnemende landen.

Eindhoven wordt echter geen centrale basis voor transportvliegtuigen. Alle transporttoestellen blijven gestationeerd op hun thuisbasis.

quelques kilomètres de la catastrophe. L'hôpital ne compte que 44 lits.

Le C-130 belge qui était stationné en RDC a été mis en oeuvre pour acheminer une ambulance dans la zone de la catastrophe et de permettre l'évacuation éventuelle de victimes. La MONUC, la force de l'ONU au Congo, a aussi envoyé des hélicoptères et des secouristes pour permettre l'évacuation de blessés.

L'Airbus CA-01 (Commandant de bord B. Praet) et le C-130 CH-08 (Commandant de bord Capt r. Weltens) ont décollé le 7 août de Melsbroek vers le Congo avec à leur bord du matériel médical. De même, l'Airbus CA-02 (Commandant de bord Maj K. De Winter) qui a décollé le 12 août vers la RD du Congo transportait aussi du matériel médical pour la Congo.

Fin de la permanence C-130 en RD du Congo

Le retour, fin septembre, du C-130 CH-12 (Commandant de bord Maj B. Beeckmans) marque la fin provisoire de la présence permanente d'un détachement du 15 Wing au Congo. Le premier détachement décollait pour Kinshasa le 10 septembre 2005. Depuis, 28 C-130 ont été engagés au Congo pour des périodes de trois semaines à un mois.

Les missions étaient effectuées dans le cadre du «Programme de Partenariat Militaire» (MPP/PPM). De multiples missions ont été effectuées en 2004 dans le cadre de la mission «Avenir 2004». Ces avions ont aussi été engagés au profit de l'aide technique militaire Belge pour participer à la formation et l'entraînement de la nouvelle armée Congolaise intégrée. Enfin, des missions ont aussi été effectuées lors de la préparation des premières élections démocratiques en RDC en juin 2006.

European Air Transport Command (EATC)

En mai 2007, le «Concept for European Air Transport Command» a été approuvé par le Parlement Européen. Ceci représente le fondement pour un commandement Européen pour le transport aérien militaire, une volonté commune entre l'Allemagne, la France, les Pays-Bas et la Belgique. Les Chefs des quatre Etats-majors de Défense viennent de signer un accord d'exécution et un groupe de projet international se penche sur la structure d'une première capacité opérationnelle qui devrait être prête pour avril 2009. Certaines Nations participantes souhaitent une capacité opérationnelle complète pour 2010. Celle-ci devrait pouvoir disposer de toutes les responsabilités opérationnelles



pour garantir une coopération coordonnée efficace entre tous les pays participants.

Ce commandement Européen, qui compterait 150 à 200 personnes, serait installé à Eindhoven. C'est là que se trouve déjà une «European Airlift Coordination Cell» depuis 2002 qui a évolué vers un «European Airlift Centre» en 2004 avec huit Nations participantes.

Eindhoven ne deviendra toutefois pas une base centrale pour les avions de transport. Tous les avions de transport resteront stationnés sur leur base mère.

AEG



Chauffage électrique
Elektrische verwarming

Havenlaan, 104 Tel: 02/423.22.22
1000 BRUSSEL Fax: 02/423.22.12
aeg@aeg-homecomfort.be
www.aeg-homecomfort.be



Elektrische Verwarming
Warmwater
Warmtepompen
Zonnepanelen

Chauffage électrique
Eau chaude
Pompes à chaleur
Panneaux solaires

Havenlaan 104
1000 Brussel
Tel. 02/423.22.22
Fax 02/423.22.12
e-mail : seccom@stiebel-aeg.be
internet : www.stiebel-aeg.be

Avenue du Port 104
1000 Bruxelles
Tél. 02/423.22.22
Fax. 02/423.22.12
e-mail : seccom@stiebel-aeg.be
internet : www.stiebel-aeg.be

STIEBEL ELTRON

Theoretische cursussen in weekendonderwijs!

A²

AVIATION ACADEMICS – B/FTO-010
quality teaching



Instrument Rating IR(A) voor PPL(A)/CPL(A)-bezitters

van 6 januari tot 7 juli 2007 te Oostende voor slechts 2 890€!

Airline Transport Pilot License [ATPL(A)]

van 15 september 2007 tot 8 september 2008

modulair, afstands en geïntegreerd – opleidingscheques
www.aviationacademics.com - +32 (0)486-345462



N.V. DRUKKERIJ/IMPRIMERIE S.A.

BOONE·ROOSENS

HEMELSTRAAT 2 - 1651 LOT - TEL.: 02/378 03 33 - FAX: 02/378 38 24 - info@boone-roosens.be

Invitation: Remembrance Day Belgian Air Force

La cérémonie «Remembrance Day» sera organisée cette année le samedi 13 octobre à 11.00 Hr au monument situé au Parc du Cinquantenaire (à côté du Musée Royal de l'Armée). Ce monument est dédié à la mémoire de tous ceux qui ont donné leur vie en service aérien commandé.

N'oublions pas qu'ils se sont sacrifiés pour préserver notre liberté, notre indépendance et nos valeurs occidentales.

Vous êtes cordialement invités, avec votre famille, à assister à cette cérémonie organisée annuellement dans le contexte de la date anniversaire de la création de la Force Aérienne Belge (15 octobre 1946). Tenue de ville (militaire ou civile).

Uitnodiging: Remembrance Day Belgian Air Force

De jaarlijkse "Remembrance Day" ceremonie word dit jaar georganiseerd op zaterdag 13 oktober om 11.00 uur aan het monument gelegen in het Jubelpark (naast het Koninklijk Leger Museum). Dit monument is gewijd aan de nagedachtenis van allen die hun leven gaven in bevolen luchtdienst.

Laat ons niet vergeten dat zij zich opgeofferd hebben om onze vrijheid, onze onafhankelijkheid en onze westerse waarden te vrijwaren.

U bent, samen met uw familie, vriendelijk uitgenodigd op deze ceremonie die jaarlijks georganiseerd wordt in het kader van de verjaardag van de oprichting van de Belgische Luchtmacht (15 oktober 1946). Kledij: stadskledij (uniform of burger).