



NEWS

N° 41- December 2007
Décembre 2007



10
1997 - 2007



Airbus A310-200

Congo 1960 - part 2

Inhoud



Sommaire

Blz 3: Editoriaal

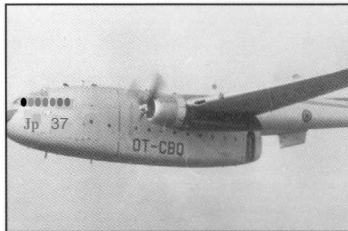
Blz 4 : Dakota Flash

Blz 8: Luchttransportoperaties in Congo tijdens de maanden juli en augustus 1960 (2)

Blz 15 : 60 jaar geleden, eerste paradrop door 15 Wing

Blz 18 : 10 jaar Airbus in de 15 Wing

Blz 24 : 15 Wing vandaag



P 3: Editorial

P 4 : Dakota Flash

P 8: Opérations aériennes au Congo au mois de juillet et août 1960 (2)

P 15: Il y a 60 ans, premier paradrop par le 15 Wing

P 18 : 10 ans d'Airbus au 15 Wing

P 24 : 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, Isabelie 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 Meisbroek

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 Camp : http://www.mil.be/air_comp

Revue périodique, éditée par l'A5BL "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 Meisbroek

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 we het vervolg van het artikel "Luchttransportoperaties in Congo in de maanden juli en augustus 1960". In dit artikel geeft R. Terrijn, bevelhebber van het transportsmaldeel in Kamina, zijn relaas van de operaties en de prestaties van zijn bemanningen in de woelige maanden, nadat België op 30 juni 1960 de onafhankelijkheid had gegeven aan de nieuwe Congolese staat. Het derde en laatste deel van dit artikel zal verschijnen in ons volgend nummer.

11 September was ook in 1946 een historische dag. Op die dag werden voor de eerste maal Belgische parachutisten uit een Belgisch vliegtuig boven Belgisch grondgebied gedropt. Onze redacteur probeerde het verhaal opnieuw samen te stellen aan de hand van informatie in ons archief.

In september 1977 landde op Meisbroek de eerste van de twee Airbus A-310 vliegtuigen die de Luchtmacht bij Singapore Airlines had aangekocht. Sedertdien hebben beide toestellen alle continenten van de wereld aangedaan. Ze werden ingezet voor staatsbezoeken van ons vorsten paar, reizen met de leden van de regering, opdrachten in het kader van UNO en NAVO vredesoperaties, in steun van nationale en internationale militaire oefeningen en niet in het minst voor humanitaire hulpverlening. Het artikel "10 jaar Airbus in de 15 Wing" geeft u een samenvatting van de voorbije tien jaar.



Bij het lezen van de rubriek "Dakota Flash" zal u vaststellen dat onze vereniging gedurende het voorbije trimester alweer zeer actief was, met als hoogtepunt het jaarlijks ledenfeest waarop 161 leden en sympathisanten genoten van een lekkere breugelmaaltijd. Wij danken hen van harte voor hun aanwezigheid en voelen ons hierdoor gesteund om het DAKOTA documentatiecentrum van de 15 Wing verder uit te bouwen.

De financiële steun van onze leden is noodzakelijk voor het voortbestaan van het DAKOTA documentatiecentrum. Om deze reden, en om zeker te zijn dat u onze DAKOTA News zonder onderbreking in uw bus krijgt, verzoeken we u uw bijdrage voor 2008 zonder verwijl te willen storten. Alle informatie vindt u in dit nummer.

Tenslotte wensen wij u en uw familie namens het volledige DAKOTA team een vreugdevolle eindejaarsperiode en het allerbeste voor het nieuwe jaar 2008, een jaar waarin we zullen terugdenken aan de oprichting van de 15 Wing op 1 februari 1948 en aan de operatie "Red Bean" in Kolwezi in mei 1978.

René Hoeben
Voorzitter

Dans ce numéro, nous publions la suite de l'article «Opérations de transport aérien au Congo en juillet et août 1960». Dans cet article, R. Terrijn, commandant de l'escadrille de transport à Kamina, nous livre son récit des opérations et prestations de ses équipages durant les mois tumultueux qui ont suivi l'octroi par la Belgique de l'indépendance au nouvel état congolais le 30 juin 1960. Le troisième et dernier volet de cet article paraîtra dans notre prochaine édition.

La 11 septembre fut également un jour historique en 1946. Ce jour-là et pour la première fois, des parachutistes belges étaient largués d'un avion beige au-dessus du territoire beige. Notre rédacteur a tenté de reconstruire cet évènement à l'aide des informations disponibles dans nos archives.

En septembre 1977, le premier des deux Airbus A-310 acquis par la Force Aérienne beige auprès de Singapore Airlines atterrissait à Meisbroek. Depuis, ces deux appareils ont parcouru tous les continents de la terre. Ils ont été affrétés pour des visites officielles de notre couple royal, des voyages des membres du gouvernement, des missions dans le cadre d'opérations de paix de l'ONU et de l'OTAN, en soutien d'exercices militaires nationaux et internationaux et pour nombre de missions humanitaires. L'article «10 années d'Airbus au 15 Wing» vous résume ces dix dernières années.

A la lecture de la rubrique «Dakota Flash» vous constaterez que notre association a été une fois de plus très active durant le trimestre écoulé, avec en point d'orgue la fête annuelle des membres durant laquelle 161 membres et sympathisants ont pu se régaler d'un succulent buffet breughelien. Nous les remercions de leur présence et nous nous sentons ainsi soutenus dans notre volonté de développer plus encore le centre de documentation Dakota.

Le soutien financier de nos membres est nécessaire pour la survie du centre de documentation Dakota. Pour cette raison, et afin d'être certains que vous receviez le Dakota News sans interruption dans votre boîte aux lettres, nous vous demandons de bien vouloir nous verser votre contribution pour l'année 2008 sans plus attendre. Vous trouverez les informations nécessaires dans ce numéro.

Pour terminer, au nom de toute l'équipe Dakota, nous vous souhaitons ainsi qu'à votre famille de joyeuses fêtes et une excellente année 2008. Durant cette nouvelle année, nous commémorerons la création du 15 Wing le 1 février 1948 et l'opération «Red Bean» à Kolwezi en mai 1978.

René Hoeben
Président



door Jos Ackermans en Axel Vermeesch

par Jos Ackermans et Axel Vermeesch

Activiteiten in ons DAKOTA Documentatiecentrum

Activités au Centre de Documentation DAKOTA

Sinds onze laatste DAKOTA News ontvingen wij, naast onze traditionele "klanten", een twaalfstal groepen, met ongeveer 500 bezoekers. Enkele uitschieters worden hieronder behandeld.

Depuis le dernier DAKOTA News, et outre les "clients réguliers", nous avons accueilli une douzaine de groupes, totalisant environ cinq cents visiteurs. Ci-après, quelques détails concernant certaines activités significatives.

Nieuwe inwoners van Steenokkerzeel

Les nouveaux habitants de Steenokkerzeel

Naar jaarlijkse traditie organiseerde het gemeentebestuur van Steenokkerzeel op 8 september de jaarlijkse «Dag van de nieuwe inwoner». In drie bussen brachten 112 nieuwe inwoners ondermeer een bezoek aan de 15 Wing en het DAKOTA Documentatiecentrum. Zoals verleden jaar toonden zij een grote belangstelling voor ons centrum en onze activiteiten.



Le 8 septembre, la municipalité de Steenokkerzeel a de nouveau organisé sa traditionnelle «journée du nouvel habitant». Dans trois autobus, 112 nouveaux habitants sont, entre autres, venus à Meisbroek pour une visite au 15 Wing et au Centre de documentation Dakota. Comme l'année passée, ces visiteurs montraient un grand intérêt pour notre centre et nos activités.

Jaarlijkse vergadering van de Belgische Luchtvaartmusea.

Réunion annuelle des Musées Aériens Belges.

Op 17 september was DAKOTA gastheer voor deze jaarlijkse vergadering, waar alle betrokkenen hun evolutie, plannen, moeilijkheden en oplossingen kunnen bespreken met hun collega's. De vergadering zelf, de lunch in de Mess en de daarop volgende rondleiding in ons Centrum werden door alle deelnemers zeer op prijs gesteld.

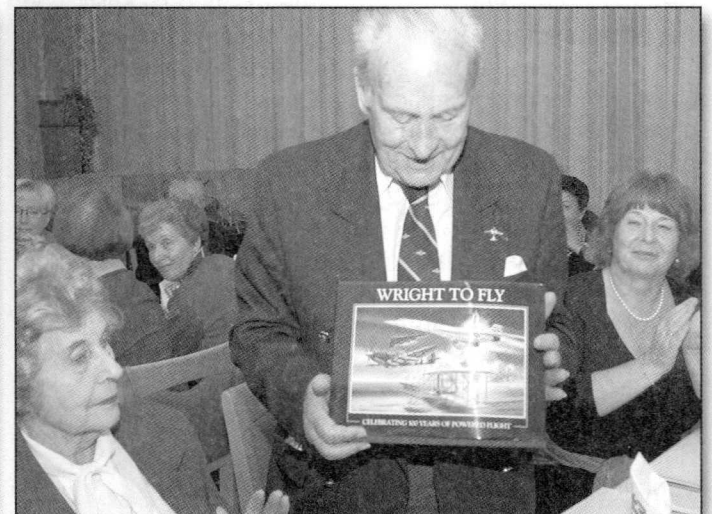
Le 17 septembre, le DAKOTA était l'hôte de cette réunion annuelle, où tous les représentants des différents musées ont pu s'entretenir sur l'évolution de leurs projets, de leurs plans, difficultés, solutions, etc.. Les participants ont beaucoup apprécié l'organisation de la réunion, le lunch au mess et la visite guidée à notre centre qui clôtura cette journée.

Jaarlijks ledenfeest Dakota

Fête annuelle pour les membres du Dakota

Op vrijdagavond 19 oktober genoten 161 leden en sympathisanten van ons traditioneel en lekker breugelfestijn. Wij danken de 15 Wing voor de steun en

Vendredi soir, le 19 octobre, 161 membres et sympathisants ont savouré notre traditionnel et délicieux festin Breughélien.



zeker het keuken personeel dat ons alweer eens liet zien tot wat het in staat is.

Ons tachtigjarig lid Stan Hayward, die tijdens de 2de Wereldoorlog op Meisbroek gestationeerd was in het 69 RAF Squadron, was met enkele familieleden en vrienden speciaal uit Engeland overgekomen. In zijn toespraak huldigde onze voorzitter, Lt Gen VI b.d. René Hoeben, hem voor zijn verdienste als piloot bij de RAF gedurende de 2de Wereldoorlog. Hij overhandigde Stan een prachtig boek «The Wright to Fly», en een album met foto's van zijn vorige bezoeken.

Padre Miller in Dakota Documentatiecentrum

Op 7 november bracht de oud-aalmoezenier van de 15 Wing «Padre» V. Milier de namiddag door in ons centrum.



De Padre, 82 jaar ondertussen, had de wens uitgedrukt om nog eens mensen uit zijn tijd in de wing te kunnen ontmoeten.

De gebroeders Hollanders en de heer J. Artis, directeur van het rusthuis waar Padre Miller verblijft, zorgden er samen met onze VZW Dakota voor dat die wens verwezenlijkt werd.

Axel Vermeesch gaf hem een rondleiding door de tentoonstelling en toverde enkele souvenirs te voorschijn uit ons fotoarchief (o.a. de verwelcoming door Padre Miller, 22 jaar geleden, van paus Johannes-Paulus II bij diens aankomst op Meisbroek voor zijn eerste bezoek aan België).

Daarna werden in de bar «Restore Boxcar» heel wat herinneringen uitgewisseld met een twintigtal «oude rakkers».

Padre Miller verblijft in het Rusthuis "De Verlosser". Adres: Brusselstraat 647, 1700 Sint-Ulriks-Kapelle/Dilbeek (Tel 02-4539441)

Tentoonstelling in Anderlecht

Op initiatief van de UFAC 40-45 Schaarbeek - Bruxelles-Est (Union des Fraternelles des Anciens Combattants et sympathisants) en met de steun van het gemeentebestuur van Anderlecht en de medewerking van onze VZW werd daar van 13 tot 23 november de tentoonstelling «Oorlogen en vrede van 1830 tot vandaag» georganiseerd. Jean Dries en Carlo Pittoors zetten zich in om een uitgebreid

Nous remercions le 15 Wing pour son support, ainsi que le personnel de cuisine qui a de nouveau démontré son savoir-faire.

Notre membre Stan Hayward, âgé de quatre-vingts ans, qui était stationné à Meisbroek pendant la deuxième guerre mondiale (69 RAF Squadron), avait spécialement traversé la Manche avec quelques amis et membres de sa famille. Dans son allocution, notre président, le Lt Gen Avé e.r. René Hoeben, lui a rendu hommage pour son mérite en tant que pilote à la RAF pendant la guerre. Aussi, il lui remit un livre magnifique intitulé «The Wright to Fly», ainsi qu'un album avec des photos de ses visites précédentes.

Padre Miller au centre de documentation Dakota

Le 7 novembre, «Padre» V. Miller, ex aumônier du 15 Wing, a passé l'après-midi dans notre centre.

Le Padre qui a 82 ans, avait exprimé le souhait de pouvoir rencontrer, une fois encore et dans le wing, les personnes de sa génération.

Les frères Hollanders et monsieur J. Artis, directeur de la maison de repos où réside le Padre Miller, ont fait, ensemble avec notre a.s.b.i., le nécessaire pour réaliser son vœu.

Axel Vermeesch l'a guidé dans notre exposition et lui a déniché quelques beaux souvenirs dans nos archives photos. (Par exemple, il y a 22 ans, le Padre Miller a accueilli le pape Jean-Paul II lors de



son arrivée à Meisbroek

pour sa première visite à la Belgique).

Par après, au bar «Restore

Boxcar», une vingtaine «de

vieux gars» ont échangé

une multitude de souvenirs avec lui

Padre Miller

réside dans la maison de repos «De Verlosser». Adresse: Rue de Bruxelles 647, 1700 Sint-Ulriks-Kapelle/Dilbeek (tél 02-4539441).

Exposition à Anderlecht

A l'initiative de l'UFAC 40-45 Schaarbeek - Bruxelles-Est (Union de Fraternelles d'Anciens Combattants et sympathisants) et avec le soutien de la municipalité d'Anderlecht et la coopération de notre a.s.b.i., l'exposition «Guerres et paix de 1830 jusqu'à nos jours» a été organisée du 13 au 23 novembre. Nos collaborateurs Jean Dries et Carlos Pittoors y ont installé la grande partie (20 panneaux !) consacrée aux «opérations aériennes».



luik «luchtoperaties» samen te stellen (20 panelen!). Onze penningmeester, Léonce Buisine en Carlo Pittoors vertegenwoordigden ons tijdens de vernissage op 13 november.

Herdenkingsplechtigheid «Old Timers 15 Wing»

Op zaterdag 23 november vond traditioneel de jaarlijkse «Old Timers» herdenkingsplechtigheid plaats met een misviering ter nagedachtenis van de overleden collega's van de 15 Wing. Na deze viering legde Jos Ackermans in naam van DAKOTA, samen met vertegenwoordigers van de 15 Wing, de "Old Timers" en de Erekorporaals, een bloemstuk neer aan het herdenkingsmonument. Na deze hulde trokken de oudgedienden naar "Hof ter Welde" in Nossegem voor een gezellig en smakelijk diner.



Notre trésorier Léonce Buisine et Carlo Pittoors nous ont représenté lors du vernissage le 13 novembre.

Cérémonie commémorative «Old Timers 15 Wing»

Traditionnellement, le samedi 23 novembre, les «Old Timers» organisaient leur cérémonie de commémoration annuelle à la mémoire des collègues défunts du 15 Wing. Après la messe, Jos Ackermans (au nom du DAKOTA) et les représentants du Wing, des Old Timers et des Caporaux d'honneur ont déposé des gerbes au monument commémoratif. Après cet hommage, les anciens se sont retrouvés dans le «Hof ter Welde» à Nossegem pour un agréable repas.

Bezoek Belgocontrol

Op 3 december kregen onze effectieve medewerkers, op initiatief van José Dechambre (lid van "Restore Boxcar") de



Visite à Belgocontrol

Le 3 décembre, nos membres effectifs, sur



gelegenheid om de 65 meter hoge toren van Belgocontrol in Zaventem te bezoeken. Wij danken de Heer Viselé voor de organisatie van dit zeer interessant bezoek dat ons een beeld gaf van wat er zich "achter de schermen" van de verkeersleiding op een vliegveld afspeelt.

initiative de José Dechambre (membre de l'équipe «Restore Boxcar») ont eu la possibilité de visiter la tour, haute de 65 mètres, de Belgocontrol à Zaventem. Nous remercions monsieur Viselé pour l'organisation de cette visite très intéressante qui nous a permis de mieux apprécier ce qui se passe «dans les coulisses» du contrôle du trafic sur un aéroport.

Sint Niklaas

Woensdagavond, 5 december, kregen wij het bezoek van een vermoeide brave Sint met zijn gevolg. 's Morgens had hij de ronde van de basis gedaan, 's namiddags het feest voor de kinderen van de 15 Wing, om nadien de MS patiënten te gaan verwennen. Zoals vorige



Saint Nicolas

Mercredi soir, le 05 décembre, nous avons reçu la visite du Saint et de sa suite fatigués. Le matin, il avait fait le tour de la base, l'après-midi il présidait la fête pour les enfants du Wing, pour ensuite aller faire le bonheur des patients MS. Comme les années précédentes, DAKOTA a supporté cette initiative (non seulement pécuniairement, mais aussi avec le soutien de Carlo Pittoors). Evidemment, nous lui avons aussi

jaren steunde DAKOTA dit initiatief (niet alleen geldelijk, maar ook met inzet van o.a. Carlo Pittoors). Wij hebben hem natuurlijk ook de inhoud van ons "missie negertje" geschonken.

Oproep: Operatie Red Bean – Kolwezi (1978-2008)

De herdenking van de 30^{ste} verjaardag van de operatie "Red Bean" in Shaba zal plaatsvinden op 15 mei 2008 in de namiddag in het TrgC Para te Schaffen.

Aan allen die aan deze operatie deelnamen wordt gevraagd volgende informatie mee te delen aan de secretaris van de Compagnons van de Ommegang: Guy Bruneel, Daillylaan 74, 1030 Brussel of e-mail guy.bruneel@skynet.be: naam, voornaam, stamnummer, adres, vast en/of mobiel telefoonnummer, e-mail adres, en de eenheid waartoe ze behoorden tijdens de uitvoering van deze opdracht.

Help ons een maximum aan deelnemers bijeen te brengen voor deze herdenking door dit opsporingsbericht zo veel mogelijk te verspreiden bij uw vrienden en kennissen.

Deze oproep geldt ook voor de "expatriés" die deze gebeurtenissen hebben meegemaakt en die geëvacueerd werden door het Regiment Paracommando en de 15 Wing.

De VZW DAKOTA dankt:

Majoor Gerd Finck, CO 20 Smaldeel: voor het in leen geven van een prachtig Touareg kamelenzadel dat door het smaldeel in 1973 werd meegebracht uit Niger na de humanitaire operatie in de Sahel.

Jean-Pierre Van Doorselaer: voor het schenken van het uniform (Battie Dress) van een soldaat IBE/UDA, met kentekens en muts.

Jim Shaw: die ons een CDR opstuurde met informatie over en foto's van het 140 RAF Squadron dat te Meisbroek gestationeerd was van 26 september 1944 tot 15 april 1945, kort voor de Duitse overgave. Hij maakte deze CDR op basis van een "niet-officiële geschiedenis van het 140 RAF Smaldeel", samengesteld door "Jack Steward" (lid van dat smaldeel), en die aanwezig was op de "34 Wing Reunion" die DAKOTA destijds organiseerde. Jack's weduwe hield er aan dat zijn werk niet zou verloren gaan.

Ledenbijdrage voor 2008

Het DAKOTA team dankt u voor uw gewaardeerde steun die onmisbaar is voor het voortbestaan en de verdere uitbouw van ons documentatiecentrum.

Wij verzoeken u uw bijdrage van 15 Euro voor 2008 te willen overmaken op ons rekeningnummer 438-1064121-48.

Wij danken u bij voorbaat.

offert le conten" de notre "pelit negre" de comPtOi~

Appel: Opération Red Bean – Kolwezi (1978-2008)

La commémoration du 30^{me} anniversaire de l'opération «Red Bean» au Shaba aura lieu l'après-midi de 15 mai 2008 au CE Para à Schaffen.

Tous ceux qui ont participé à cette mission sont priés de communiquer leurs coordonnées actuelles au secrétaire des Compagnons de l'Ommegang Guy Bruneel, 74 Avenue Dailly, 1030 Bruxelles of e-mail guy.bruneel@skynet.be: nom, prénom, numéro de matricule, adresse, téléphone, adresse e-mail, unité au sein de la quelle ils ont effectué cette opération.

Aidez-nous à rassembler un maximum de participants lors de cette commémoration en diffusant largement cet avis de recherche parmi vos amis et connaissances.

L'appel est également lancé aux expatriés qui ont vécu ces événements et qui ont été évacués par le Régiment Para Commando et le 15 Wing.

Au plus vite ces informations nous parviendront, au mieux nous serons en mesure d'assurer une commémoration à la hauteur de l'événement.

L'a.s.b.l. DAKOTA remercie:

Le Major Gerd Finck, CO 20 Escadrille: pour nous avoir donné en prêt une magnifique selle de chameau touareg, qui a été ramené du Niger en 1973, après l'opération humanitaire au Sahel.

Jean-Pierre Van Doorselaer: pour l'uniforme (Battie Dress) d'un soldat IBE/UDA, avec les insignes et le bonnet.

Jim Shaw: qui nous a envoyé un CD-Rom avec des informations et des photos du 140 RAF Squadron stationné à Meisbroek du 26 septembre 1944 jusqu'au 15 avril 1945, peu avant la capitulation allemande. Il a composé ce CD-rom sur base d'un « Historique officieux du 140 RAF Sqn », ouvrage de « Jack » Seward (membre de cette escadrille), et qui avait assisté à la « 34 Wing Réunion », organisée par le DAKOTA. La veuve de « Jack » avait souhaité que son auvre ne soit pas perdue.

Cotisation pour 2008

L'équipe DAKOTA vous remercie pour votre soutien apprécié, indispensable à la continuité et au développement futur de notre projet.

En vous remerciant d'avance nous vous prions de bien vouloir verser 15 Euro comme cotisation pour 2008 sur notre compte 438-1064121-48.

Nous vous remercions d'avance.



Luchtmansportoperaties in Congo tijdens de maanden juli en augustus 1960

Deel 2

door Roger Terrijn

Verschenen in «Tijdschrift van de Belgische Luchtmacht»
in 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 (BAKA). Hij zal verschillende commandofuncties bekleden in de 15 Wing: bevelhebber van het 40 Smaldeel (december 1960 - april 1962), van de vlieggroep (september 1964 - maart 1967) en tenslotte korpscommandant van de wing (oktober 1968 - oktober 1971).

14 juli 1960

Het wordt opnieuw een drukke dag. Om 0250Z vertrekt een "airlift" van acht vliegtuigen naar Usumbura, hoofdstad van Ruanda-Urundi, om het 3 Bataljon Para-Commando naar Kamina over te brengen:

CP-19 - Kapt Migliavacca	DC-6 OT-CDA - Cdt Haemers
CP-35 - U Bruneel	DC-6 OT-CDE - Kapt Donckier
CP-38 - U Quick	DC-4 OT-CWU - U Fraipont
CP-37 - Kapt Terrijn	DC-4 OT-CWV - Maj Bocquet

Bij onze aankomst noodzaakt de drukte op de "tarmac" ons om zelf de verkeerscontrole voor het taxiën tussen de ongebruikte landingsbaan en de brandstofbevoorradingspunten in handen te nemen. Een deel van de overgevlogen para-commando's zal nog dezelfde dag ingezet worden om het vliegveld van Kikwit te beveiligen, om transitvluchten van Fouga's over Luluaburg en Kikwit naar Leopoldstad mogelijk te maken.

Ondertussen blijft de toestand in Bakwanga zeer gespannen en blijkt het noodzakelijk de vluchtelingen daar weg te halen. Op BAKA stijgt de "Formic" formatie voor dageraad op. Bij aankomst blijkt Bakwanga in een dikke mist gehuld en de formatie keert onverrichterzake naar Kamina terug. Enkele uren later stijgt dezelfde formatie opnieuw op met materieel voor onze troepen in Luluaburg. Op de terugvlucht landt ze dan toch in Bakwanga om een honderdtal vluchtelingen op te nemen.

FORMIC OC-3

K - 13 - U-kol Kreps
KP - 8 - Cdt Mollet
KP - 4 - Adjt Devisscher
K - 40 - Kapt Vingerhoets

RELAX C-119

CP-37 - Kapt Terrijn
CP-35 - U Bruneel
CP-38 - U Quick
CP-36 - Cdt Van Gompel

Na een korte "briefing" en met vertraging bij de

Opérations de transport aérien au Congo pendant la crise des mois de juillet et août 1960

Partie 2

par Roger Terrijn

Extrait du «Revue de la Force Aérienne Beige» de 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 (BAKA). 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 finalement chef de corps du wing (octobre 1968 - octobre 1971).

14 juillet 1960

C'est une fois de plus une journée chargée. A 0245Z, un «air lift» de huit avions décolle pour Usumbura capitale du Rwanda Burundi afin de transporter le 3 Bataillon Para Commando à Kamina

CP-19 - Capt Migliavacca	DC-6 OT-CDA - Cdt Haemers
CP-35 - U Bruneel	DC-6 OT-CDE - Capt Donckier
CP-38 - U Quick	DC-4 OT-CWU - U Fraipont
CP-37 - Capt Terrijn	DC-4 OT-CWV - Maj Bocquet

A l'arrivée, l'encombrement du tarmac nous oblige de reprendre en main la conduite du trafic pour faire taxier les avions entre la piste non utilisée et les points de ravitaillement. Une partie des troupes transportées sera mise en oeuvre ce même jour pour sécuriser l'aérodrome de Kikwit afin de permettre le transit des Fouga's de Luluabourg vers Léopoldville.

Entre-temps, la situation à Bakwanga reste fort tendue et il apparaît nécessaire d'en évacuer les réfugiés. La formation «Formic» décolle avant l'aube. A l'arrivée, Bakwanga est enveloppé dans un brouillard épais, ce qui oblige la formation à retourner à Kamina. Quelques heures plus tard, cette même formation décolle à nouveau avec du matériel pour nos troupes à Luluabourg. Lors du vol retour, elle atterrit quand même à Bakwanga pour y embarquer une centaine de fugitifs.

FORMIC OC-3

K-13 - U-kol Kreps
KP-8 - Cdt Mollet
KP-4 - Adj Devisscher
K-40 - Capt Vingerhoets

RELAX C-119

CP-37 - Capt Terrijn
CP-35 - U Bruneel
CP-38 - U Quick
CP-36 - Cdt Van Gompel

A 13.35Z la formation «Relax» décolle de Kamina après un rapide briefing mais avec un certain retard dû à des

brandstofbevoorrading stijgt de "Relax" formatie om 13.35L op in Kamina. Het wordt een koers tegen de zon om voor het invallen van de nacht boven Kikwit te zijn. Het laatste deel van de vlucht gebeurt in "trail" en op lage hoogte om nog in het schemerdonker te navigeren op kaart, terwijl elk vliegtuig zich richt op het staartlicht van het voorgaande. Bij het naderen van Kikwit bestaat er nog twijfel of we zullen landen of droppen. Die onzekerheid valt weg als een SABENA vliegtuig dat toelating vraagt om te landen, van Kikwit "Telecom" te horen krijgt dat er geen blanken meer zijn te Kikwit en dat er dus geen sprake kan zijn van landen. De DI is door het heuvelachtig terrein beperkt tot een grasstrook van een twintigtal meter langs de landingsbaan. Terwijl we de vier "runs" uitvoeren krijgen we van Kikwit "Telecom" voortdurend te horen dat er geen "matata's" zijn en dat de para's maar terug moeten keren in hun vliegtuigen. De drop zelf is een onverhoopt succes, er zijn slechts twee gekwetsten! Enkele dagen later zouden de para's nauwelijks aan een hinderlaag ontsnappen. Op de terugvlucht wordt in Luluaburg geland om te tanken. Onze para's hebben zich hier ingegraven langs de landingsbaan omdat het FP-kamp in de onmiddellijke nabijheid van het vliegveld ligt en de FP-soldaten - in grote overmacht - zich zeer onrustig gedragen.

De CP-31 (Kapt Van Boxstael) brengt enkele gepantserde jeeps naar Luluaburg terwijl de CP-4ü (Lt Hadermann) naar Leopoldstad vertrekt met munitie voor onze Harvard vliegtuigen en de KP-21 (Adjt Vanrafelghem) met VIP's naar Kitona en Leopoldstad vliegt..

15 juli 1960

CP-19 (Kapt Migliavacca) en de CP-35 (Lt Bruneel) stijgen met de vereiste hoeveelheid brandstof op om de transitvluchten van Fougas en Harvards op Kikwit mogelijk te maken en daarna het nodige technisch materieel naar Leopoldstad te brengen. De CP-19 keert nog dezelfde dag terug naar Kamina met wapens en para's (waaronder vier gekwetsten).

De CP-38 (Lt Ouick) brengt geneesmiddelen en munities naar Elisabethstad. De K-21 (Adjt Vanrafelghem) die terug is uit Leopoldstad zet zijn VIP opdracht verder naar Elisabethstad.

De andere DC-3 toestellen stonden ook niet stil, voor zo ver ze door het groot aantal gevlogen uren niet in periodieke inspectie waren. De KP-8 (Adjt Halleux) brengt kitbags van de para's van Bakwanga over en vliegt verder naar Luluaburg met voedsel en geneesmiddelen. Ook de KP-4 (Adjt Devisscher) en de K-4ü (Kapt Vingerhoets) brengen water en voedsel naar Luluaburg. De K-4ü vervolgt zijn opdracht naar Lodja om vluchtelingen te ontzetten. Nadat de enige aanwezige blanke agent wordt meegenomen gaat de vlucht verder naar Lusambo voor een verkenning. Alles lijkt er kalm te zijn en de K-4ü vliegt terug naar Kamina. De bemanning van de KP-4 zet haar vlucht verder naar Dekese, maar besluit er niet te landen daar een grote menigte Congolezen zich op het vliegveld bevindt en er geen blanke te bespeuren valt. Van Dekese gaat de vlucht verder via het vliegveld van Kole om vluchtelingen uit Dekese op te sporen. Daar er reeds een Dove toestel geland is op Kole wordt er door gevlogen naar Lodja. Hier omringt een menigte zwarten een Amerikaanse DC-3.

problemen de ravitaillement suite aux pannes de quelques «bowsers». Cela devient vite une course contre le soleil afin d'être au-dessus de Kikwit avant la tombée de la nuit. La dernière partie du vol se fait en formation «trail» et à basse altitude afin de permettre encore dans cette leur crépusculaire de naviguer en faisant de la lecture de carte. Les avions de la formation se suivent en prenant comme guide les feux de position arrière de l'avion qui le précède.

A l'approche de Kikwit, le doute existe toujours pour savoir si l'on va atterrir ou parachuter. Cette incertitude tombe quand un avion de la SABENA demandant la permission d'atterrir à Kikwit, entend de «Telecom» qu'il n'y a plus de blancs à Kikwit et qu'il n'est par conséquent pas question d'y atterrir. La DI est réduite du fait du terrain accidenté à une bande de terrain gazonné d'une vingtaine de mètres de large le long de la piste d'atterrissage. Tandis que nous effectuons les quatre passages, nous recevons continuellement des messages de «Kikwit Telecom», certifiant qu'il n'y a pas de «matatas» et que les paras doivent remonter dans leurs avions. Le parachutage est un succès inespéré; il n'y a que deux blessés! Quelques jours plus tard, les paras échapperont de justesse à une embuscade. Lors du vol retour, les avions atterrissent à Luluabourg pour faire le plein. Nos paras se sont retranchés ici le long de la piste d'envol car le camp de la FP se trouve tout près de l'aérodrome et parce que la grande majorité de ces soldats ont des comportements inquiétants.

Le CP-31 (Cdt Van Boxstael) amène quelques jeeps blindées à Luluabourg tandis que le CP-4Ü (Lt Hadermann) s'envole pour Léopoldville avec des munitions pour les Harvard. Le KP-21 (Adj Vanrafelghem) va conduire des VIP's à Kitona et Léopoldville.

15 juillet 1960

Les C119 CP-19 (Capt Migliavacca) et CP-35 (Lt Bruneel) décollent pour Kikwit avec le carburant nécessaire pour permettre le vol de transit des Fougas et des Harvard et pour amener ensuite à Léopoldville le matériel technique nécessaire. Le jour même, le CP-19 retourne à Kamina avec des munitions et des paras dont quatre sont blessés.

Le CP-38 (Lt Ouick) amène des médicaments et des munitions à Elisabethville. Le K-21 (Adj Vanrafelghem) qui revient de Léopoldville continue sa mission VIP vers Elisabethville.

Les autres DC-3 ne sont pas restés inactifs sauf quand ils devaient subir des inspections périodiques du fait des nombreuses heures de vols qu'ils avaient prestées. Le KP-8 (Adj Halleux) amène à Bakwanga les kitbags des parachutistes et continue son vol vers Luluaburg avec des vivres et des médicaments. Le KP-4 (Adj Devisscher) et le K-4ü (Capt Vingerhoets) partent également avec des vivres et de l'eau vers Luluaburg. Le K-4ü continue sa mission vers Lodja afin d'évacuer les réfugiés. Le seul agent blanc présent est emmené et le vol se poursuit vers Lusambo pour y effectuer une reconnaissance. Tout semble calme et le K-4ü retourne à Kamina. De son côté, le KP-4 continue son vol vers Dekese mais il n'y atterrit pas car une grande foule de noirs se trouve sur l'aérodrome et aucun blanc n'est détecté. Le vol est poursuivi vers l'aérodrome de Kole pour voir s'il ne s'y trouve pas quelques fugitifs de

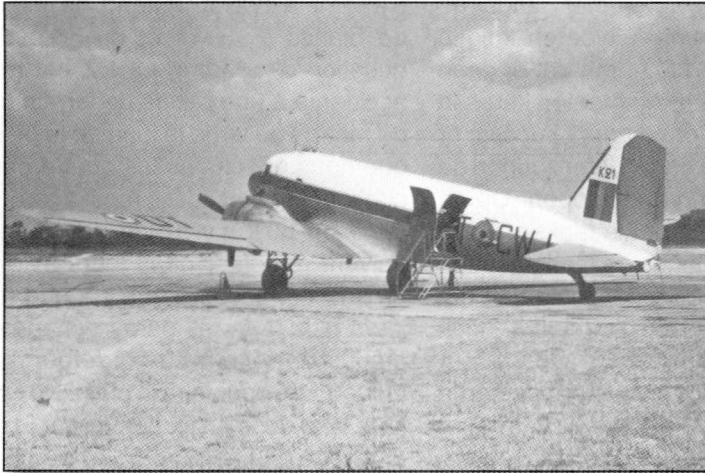


Na controle door FP-soldaten nemen een tiental blanken plaats in de KPA en wordt koers gezet naar Luluaburg. Hier worden nog enkele vluchtelingen aan boord genomen met bestemming Kamina.

Dezelfde avond nog brengen de DC-6 OT-CDA (Cdt Haemers), de DC-4 OT-CWV (Maj Bocquet) en de DCA OT-CWU (Lt Fraipont) 120 soldaten van het 1ste Ardense Jagers over naar Usumbura. Deze Belgische militairen moeten de FP-soldaten vervangen die de ordehandhaving verzekerden bij de gemeenteraadsverkiezingen in Ruanda, maardoorde regering Lumumba van het pas onafhankelijke Congo teruggeroepen werden.

16 juli 1960

De CP-31 (Lt Kol Krepis) met para's en de CP-38 (Lt Quick) met twee jeeps stijgen voor dageraad op voor een parachutage op Monono. Onmiddellijk daarna vertrekken de CP-36 (Cdt Van Gompel) en de CP-37 (Kapt Van Boxstael) met munitie naar



Leopoldstad en keren via Kitona naar Kamina terug.

De K-40 (Kapt Vingerhoets) vertrekt met materieel naar Albertstad en landt op de terugweg in Manono om vluchtelingen en de valschermen van de voorbije drop op te halen. Op zijn beurt vertrekt de KP-8 (Cdt Mollet) naar Luluaburg met voedsel en valschermspringers. In de namiddag brengt het toestel nog personeel naar Bukama. De CP-33 (Kapt Van Bever) brengt personeel van Kolwezi naar Elisabethstad.

Ondertussen wordt Coquilhastad in Beneden-Congo bezet door Belgische para's, ter plaatse gebracht door de CP-35 (Lt Bruneel) en de CP-22 (Kapt Uytenhove). De K-19 (Kapt Danhiez) brengt drie zwarte onderofficieren terug naar Banningstad; zij hadden hun officieren beschermd bij een bootreis van Banningstad naar Leopoldstad.

17 juli 1960

Vandaag is de belangrijkste opdracht een parachutage op het vliegveld van Kindu. Om 0525Z stijgen vijf C-119's op:
CP-9 - Maj Laforce
CP-19 - Kapt Migliavacca
CP-33 - Kapt Van Bever
CP-31 - Adjt Velghe
CP-34 - Lt Vanmeerbergen

Ze vliegen boven een dicht wolkendek. In de buurt van Kindu dalen ze per twee vliegtuigen door het wolkentapijt. Dan nemen ze een "trail formation" aan omdat de DZ, langs de landingsbaan, zeer smal is. Er worden drie passages op 1000 voet uitgevoerd met zeer slechte zichtbaarheid en onder een laag wolkendek. Tot overmaat van ramp stijgt een helikopter van de FP op en overvliegt de DZ op lage hoogte terwijl een tiental para's neerkwamen. Gelukkig brengen ze het er heelhuids vanaf. Na deze mooie drop in

Dekese. Comme un appareil Dove a déjà atterri à Kole, l'équipage continue le vol vers Lodja. Sur cet aérodrome, une foule de noirs entoure un DC-3 américain. Après avoir été contrôlé par des soldats de la FP, une dizaine de blancs montent à bord du KP-4 qui après le décollage met le cap sur Luluabourg. Ici aussi quelques réfugiés montent à bord pour se rendre à Kamina.

Le même soir, le DC-6 OT-CDA (Cdt Haemers) et les DC-4 OTCWV (major Bocquet) et OT-CWU (Lt Fraipont) emmènent 120 soldats du 1 Chasseur Ardennais à Usumbura. Ces militaires belges remplacent ceux de la

FP, qui assuraient le maintien de l'ordre lors des élections communales au Ruanda et qui furent rappelés par le premier ministre congolais P. Lumumba.

16 juillet 1960

A l'aube, les CP-31 (Lt Col Krepis) et CP-38 (Lt Quick) chargés respectivement de paras et de deux jeeps, décollent pour un parachutage sur Manono. Ils sont suivis par le CP-36 (Cdt Van Gompel) et le CP-37 (Kapt Van Boxstael) emportant des munitions à Léopoldville d'ou

ils effectueront encore une mission de liaison sur Kitona avant de rejoindre Kamina.

Le K-40 (Capt Vingerhoets) se rend à Albertville avec du matériel et atterrit lors du vol retour à Manono pour embarquer des évacués et les parachutes de l'opération du matin. Le KP-8 (Cdt Mollet) décolle à son tour pour Luluabourg (Kananga) avec de la nourriture et des parachutistes. L'après-midi l'appareil transportera encore du personnel vers Bukama. Le CP-33 (Capt Van Bever) transporte du personnel de Kolwezi vers Elisabethville.

Sur ces entrefaites, Coquilathville dans le Bas-Congo est occupée par des parachutistes amenés sur place par le CP-35 (Lt Bruneel) et le CP-22 (Capt Uytenhove). Le K-19 (Capt Danhiez) ramène trois sous-officiers noirs à Banningville; ils avaient escortés leurs officiers lors du trajet en bateau de Banningville à Léopoldville.

17 juillet 1960

L'opération la plus importante de la journée fut le parachutage sur l'aérodrome de Kindu. A 05.25Z, les cinq C-119 suivants décollent:

CP-9 - Maj Laforce
CP-19 - Capt Migliavacca
CP-33 - Capt Van Bever
CP-31 - Adjt Velghe
CP-34 - Lt Vanmeerbergen

Le vol s'effectue au-dessus d'une couche épaisse de nuages. Au dessus de Kindu une pénétration à travers les nuages est effectuée deux par deux. Ensuite nous prenons une formation en "trail" car la DZ le long de la piste d'atterrissage est très étroite. Le largage nécessite trois passages à 1000 pieds sous plafond très bas et mauvaise visibilité. Pour corser le tout, un hélicoptère de la FP



moeilijke omstandigheden, landt de CP-34 op Kindu om de gebruikte vallschermen te bergen.

De CP-38 (Lt Quick) vliegt naar Usumbura met materieel om daarna via Kindu naar Kamina terug te keren.

De CP-35 (Adjt Semey) en de CP-36 (Cdt Van Gompel) vertrekken eveneens naar Usumbura waar zij ter beschikking zijn van COMRU (de militaire commandant voor Ruanda en Urundi die zetelt in Usumbura). De CP-9 (Lt Noël) vertrekt naar Leopoldstad en zal in nachtvlucht terugkeren. Vier vliegtuigen vliegen naar Luluaburg met logistieke bevoorrading voor het 1 Bataljon Para-Commando:

- DC-6 OT-CDA - Cdt Haemers
- DC-4 OT-CWU - Lt Fraipont
- CP-37 - Kapt Van Boxstael
- CP-29 - Kapt Ravelingen

Ook de DC-3 toestellen voeren een aantal zendingen uit: de KP-4 (Lt Kol Kreps) naar Kabongo-Kabalo, de KP-8 (Kapt Vingerhoets) naar Elizabethstad en de K-21 (Adjt Halleux) naar Usumbura met VIPs en andere passagiers. De K-19 (Kapt Danhiez) vertrekt vanuit Leopoldstad naar Banningstad met 20 para-commando's om er het muitende FP-garnizoen te ontwapenen. Na de parachutage blijft de DC-3 rondvliegen. Het geweeNuur vanop de grond vergemakelijkt het opsporen van de muiters! De K-19 heeft echter niet genoeg brandstof om terug te keren naar Leopoldstad en is nu verplicht op Banningstad te landen nog voor het gevecht op de grond beëindigd is. Zeven soldaten van de FP worden door de bemanning ontwapend op de tarmac en de terugkeer naar Leopoldstad gebeurt 's nachts met 17 vluchtelingen aan boord.

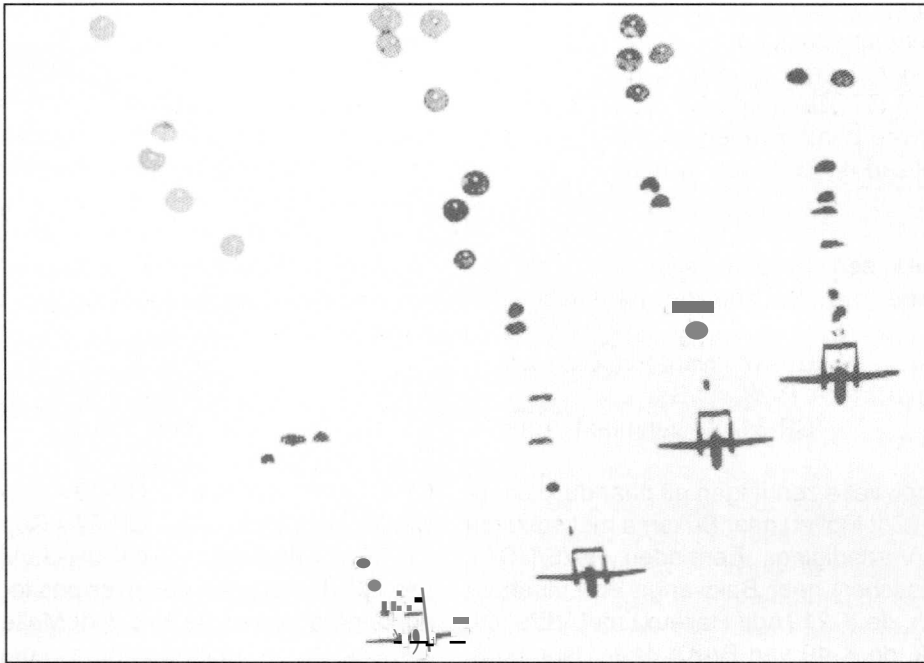
In Beneden-Congo brengen de CP-32 (Kapt Candries) en de CP-22 (Kapt Uytenhove) troepen aan, respectievelijk in Boende (via Coquilathstad) en in Libenge.

18 juli 1960

Het wordt een van de drukste dagen sedert het begin van de maand. Een luchtbrug om troepen aan te voeren naar Usumbura is noodzakelijk wegens de onrustwekkende toestand in Noordoost-Congo. Om 04.30Z stijgen zes toestellen op met vijf minuten inteNal:

- CP-26 - Cdt Vanlerberghe
- CP-33 - Kapt Van Bever
- CP-31 - Adjt Velghe
- DC-6 OT-CDA - Cdt Haemers

décolle et s'Nole la DZ à basse altitude au moment où une dizaine de parachutistes descendaient. La chance aidant, ils atterrissent sain et sauf. Ce fut un beau parachutage dans des conditions difficiles. Le CP-34 atterrit à Kindu



pour récupérer les parachutes utilisés.

Le CP-38 (Lt Quick) s'envole pour Usumbura avec du matériel pour rentrer ensuite via Kindu à Kamina.

Le CP-35 (Adjt Semey) et le CP-36 (Cdt Van Gompel) décollent à leur tour pour Usumbura où ils seront à la disposition du COMRU (commandement

militaire pour le Rwanda et l'Urundi qui a son siège à Usumbura). Le CP-9 (Lt Noël) s'envole pour Léopoldville d'où il reviendra en vol de nuit.

Quatre appareils se rendent à Luluaburg avec de l'approvisionnement logistique pour le 1 Bataillon Para-Commando:

- DC-6 OT-CDA (Cdt Haemers),
- DC-4 OT-CWU (Lt Fraipont),
- CP-29 (Capt Ravelingen)
- CP-37 (Capt Van Boxstael)

Les DC-3 exécutent aussi une série de missions: KP-4 (Lt Col Kreps) vole vers Kabongo-Kabolo, le KP-8 (Capt Vingerhoets) vers Elisabethville et le KP-21 (Adjt Halleux) vers Usumbura avec quelques VIPs et autres passagers.

Le K-19 (Capt Danhiez) part de Léopoldville pour Banningville avec 20 Commandos pour y désarmer la garnison mutinée de la FP. Après le parachutage, l'appareil continue à cercier sur la ville. Les coups de fusils dirigés vers lui permettent de localiser les mutins! A cause de cela, le K-19 n'a plus assez de carburant pour retourner à Léopoldville et est obligé d'atterrir à Banningville avant que le combat au sol ne soit terminé. Sept soldats de la FP sont désarmés par l'équipage sur le tarmac et le retour vers Léopoldville s'effectue de nuit avec 17 réfugiés à bord.

Dans le Bas-Congo, les capitaines Candries et Uytenhove avec les CP-32 et CP-22 amènent des troupes à Boende (via Coquilathville) et à Libenge.

18 juillet 1960

Un pont aérien est établi vers Usumbura. En effet, étant donné la situation inquiétante qui règne dans le Nord-est du Congo, des troupes doivent y être amenées. A partir de 04.30Z six appareils décollent avec des inteNalles de cinq



CP-29 - Kapt Ravelingen DC-4 OT-CWU - U Fraipont
Na getankt te hebben in Usumbura vertrekken de CP-26, de CP-29 en de CP-35 (Adjt Semey) voor een paradrop op Bunia. Alle andere C-119's blijven in "stand-by" in Usumbura. Bij de drop op Bunia worden twee vliegtuigen geraakt door geweervuur vanuit het FP-kamp of de bosjes er rond, gelukkig zonder erge gevolgen. Eén uur na de drop landen de DC-6 OT-CDA en de CP-33 op Bunia met versterkingen. De twee bemanningen zoeken dekking tot het geweervuur geluwd is. Ze keren in nachtvlucht terug naar Kamina.

Om 06.15Z vertrekt een tweede "airlift" van zes C-119's vanuit Kamina met troepen en materieel naar Elisabethstad:

CP-9 - Maj Laforce CP-37 - Kapt Van Boxstael
CP-19 - Kapt Migliavacca CP-39 - U Bruneel
CP-38 - U Quick CP-34 - U Vanmeerbergen

De DC-3s voeren logistieke zendingen uit naar de kleinere vliegvelden: de K-3 (Cdt Mollet) naar Bukama met soldaten van de Vliegveld Verdedigings Eenheden (WE/UDA), de KP-4 (Adjt Devisscher) naar Bakwanga en Luluaburg met levensmiddelen, de K-21 (Adjt Halleux) met VIPs van Bukavu naar BAKA, de K-40 van BAKA naar Usumbura, de K-19 (Kapt Danhie) naar Kikwit en Banningstad met materieel en terug naar Leopoldstad met vluchtelingen.

19 juli 1960

Dat het een zwarte dag zou worden weten we nog niet als OO.15Z dringende versterking gevraagd wordt voor Kindu. Daar is een sectie valschermspringers ten noorden van de stad in een hinderlaag gevallen. Om 03.50Z stijgen vijf C-119's op met troepen en materieel:

CP-31 - Kapt Terrijn CP-33 - Kapt Vanbever
CP-38 - U Quick CP-34 - U Vanmeerbergen
CP-39 - U Noël

Op dit vroege uur is de mist in Kindu nog niet opgetrokken, maar als bij toeval is het begin van de landingsbaan zichtbaar zodat we toch kunnen landen. Op de verlaten controletoren kunnen we, na wat zoeken, de radiobaken in werking stellen. We doen zelf de "air traffic control" voor de nakomende C-119's en de formatie Harvards die volgde. Na het ontladen keren alle toestellen terug naar Kamina, uitgenomen de CP-33 en de CP-34 die in er in «stand-by» blijven voor het uitvoeren van een drop in ondersteuning van een operatie gepland tegen het FP-kamp ten noorden van het stadje. Deze twee toestellen zouden 's anderendaags naar Kamina terugkeren.

Van Kamina vertrekken de CP-19 (Kapt Migliavacca) en de CP-39 (U Noël) naar Kitona en Leopoldstad. De DC-3's K-21 (Kapt Vingerhoets) en K-8 (U-Kol Kreps) vliegen naar Luluaburg met materieel. De K-21 vliegt daarna door naar Leopoldstad om de terugkeer van de Fouga's en Harvard's naar Kamina voor te bereiden. De K-40 (Adjt Halleux) blijft in Usumbura ter beschikking van COMRU tot 25 juli; op 19 juli brengt hij troepen over naar Bunia en keert met vluchtelingen terug. In Beneden-Congo brengen de CP-32 (Kapt Candries) en de CP-22 (Kapt Uytenhoven) versterkingen aan te Boende en Libenge via

minutes:

CP-26 - Cdt Vanlerberghe CP-33 - Cdt Van Bever
CP-31 - Adjt Velghe DC-6 OT-CDA - Cdt Haemers
CP-29 - Capt Ravelingen DC-4 OT-CWU - U Fraipont
Après avoir refait le plein à Usumbura, les C-119 CP-26, CP-29 et le CP-35 (Adjt Semey), décollent pour un parachutage sur Bunia. Les autres C-119 restent en stand-by à Usumbura. Lors du parachutage sur Bunia, deux appareils sont touchés par des tirs de fusils depuis le camp de la FP ou des bosquets environnants, heureusement sans conséquence graves. Une heure après le parachutage, le DC-6 OT-CDA et le CP-33 atterrissent à Bunia avec des renforts. Les deux équipages se cherchent des abris jusqu'à ce que la fusillade s'arrête. Ils rentrent en vol de nuit à Kamina.

A 06.15Z un deuxième «airlift» de six avions décolle de Kamina avec des troupes et du matériel pour Elisabethville:

CP-9 - Maj. Laforce CP-19 - Capt Migliavacca
CP-38 - U Quick CP-37 - Capt Van Boxstael
CP-39 - U Bruneel CP-34 - U Vanmeerbergen

Les DC-3 exécutent des missions logistiques vers de plus petits aérodromes: le K-3 (Cdt Mollet) vers Bukama avec des soldats de l'unité de défense des aérodromes (UDA), le KP-4 (Adjt Devisscher) vers Bakwanga et Luluabourg avec de la nourriture, le KP-21 (Adjt Halleux) avec des VIPs de Bukavu à BAKA, le K-40 vole de BAKA vers Usumbura tandis que le K-19 (Capt Danhie) va à Kikwit puis Banningville avec du matériel puis rentre à Léopoldville avec des réfugiés

19 juillet 1960

Ce sera un jour noir, mais cela nous ne le savions pas encore, lorsqu'à OO.15z une demande urgente de renforts est introduite pour Kindu ou une section de parachutistes est tombée dans une embuscade au nord de la ville. A 03.50z cinq C119 décollent avec des troupes et du matériel:

CP-31 - Capt Terrijn CP-33 - Capt Van Bever
CP-39 - U Noël CP-34 - U Vanmeerbergen
CP-38 - U Quick

Acette heure matinale, la brume ne s'est pas encore dissipée à Kindu mais par chance le début de piste est visible de sorte que nous pouvons atterrir. Dans la tour de controle abandonnée nous parvenons après quelques recherches à remettre en fonction le radiophare. Nous prenons nous même en charge la fonction de controleur aérien pour guider les nouveaux C-119 qui arrivent et la formation de Harvard qui les suit. Après le déchargement, tous les appareils retournent à Kamina à l'exception des CP-33 et CP-34. Ceux-ci restent sur place dans l'attente d'effectuer un parachutage planifié dans le cadre d'un soutien d'une opération menée contre le camp de la FP au nord de la ville. Ces deux appareils rentreront le lendemain à Kamina.

Le CP-19 (Capt Migliavacca) et le CP-39 (U Noël) quittent Kamina pour se rendre à Kitona et Léopoldville. Les DC-3 K-21 (Capt Vingerhoets) et K-8 (U Col Kreps) se rendent à Luluabourg avec du matériel. Le K-21 continue sa mission



vers Léopoldville afin d'y préparer le retour des Fouga's et Harvard's vers Kamina. Le K-40 (Adjt Halleux) reste à Usumbura jusqu'au 25 juillet à la disposition du COMRU. Le 19 juillet il effectue une mission sur Bunia d'où il ramène des réfugiés. Dans le Bas-Congo, les capitaines Candries et Uytenhove avec les CP-32 et CP-22 amènent des troupes à Boende (via Coquilathville) et à Libenge tandis que le K-19 (Capt Danhiez) transporte des réfugiés vers Léopoldville.

C'est en pleine nuit qu'arrivent les premières rumeurs concernant la chute d'un C-119 au nord de Goma dans le Saké-Masisi. Ces mauvaises nouvelles seront hélas vite confirmées. Lors d'un vol d'Usumbura vers Bunia, le CP-36 a heurté une colline.

Coquilhatstad terwijl de K-19 (Kapt Danhiez) vluchtelingen naar Leopoldstad vervoert.

Gedurende de nacht komen de eerste berichten over een neergestorte C-119 ten noorden van Goma in Sake-Masisi. Berichten die helaas weldra bevestigd worden. Op een vlucht van Busumbura naar Bunia vloog de CP-36 tegen een heuvel. Bij de ramp verliest de Luchtmacht vijf bemanningsleden (Cdt Van Gompel, Cdt Genbrugge, Adjt Devarez, Adjt Jacques en Adjt Laurent) en 36 militairen VVE/UDA van de 10 Wing in Kleine-Brogel. De soldaten uit Kleine-Brogel, bijna allemaal dienstplichtigen, zouden het vliegveld van Bunia beveiligen om toe te laten de para-commando's elders in te zetten.

Dans cet accident, la Force Aérienne a perdu cinq membres d'équipage (Cdt Van Gompel, Cdt Genbrugge, Adjt Devarez, Adjt Jacques et Adjt Laurent) ainsi que 36 militaires UDA du 10 Wing de Kleine-Brogel. Les soldats de Kleine-Brogel, pratiquement tous des miliciens, avaient pour mission de sécuriser l'aérodrome de Bunia afin de permettre d'utiliser les para-commandos dans d'autres missions.

20 juli 1960

Bij dageraad vertrekken de CP-9 (Maj Laforce), CP-26 (Cdt Vanlerberghe) en de CP-19 (Kapt Terrijn) naar Ruanda-Urundi om het stoffelijk overschot van de slachtoffers van de ramp op te halen. Omdat het vliegveld van Goma gisteren door muiters bezet werd, zijn wij genoodzaakt in Usumbura te landen. Na een verkenning van Goma door de CP-9 krijgt een Sabena DC-3 toelating om in te Goma te landen op voorwaarde dat enkel medisch personeel in witte kiel aan boord is. Deze Dakota brengt onmiddellijk enkele slachtoffers over naar Usumbura waar ze worden overgeladen op de CP-19 voor overbrenging naar BAKA. Op 21 en 22 juli zullen de CP-9 en de CP-26 volgen met nog enkele doden en gekwetsten.

20 juillet 1960

A l'aube, le CP-9 (Maj Laforce), le CP-26 (Cdt Vanmeerbergen) et le CP-19 (Capt Terrijn) décollent pour le Ruanda-Urundi pour prendre en charge les dépouilles des victimes de la catastrophe. Etant donné que l'aérodrome de Goma est occupé depuis hier par des mutins, les avions sont obligés d'atterrir à Usumbura. Après une reconnaissance aérienne effectuée par le CP-9, un DC-3 de la Sabena reçoit l'autorisation d'atterrir à Goma à la condition que seulement du personnel médical en blouse blanche soit à bord. Ce Dakota ramène immédiatement quelques victimes à Usumbura ou elles sont transférées à bord du CP-19 pour être ramenées à BAKA. Les 21 et 22 juillet, les CP-9 et CP-26 suivront avec encore quelques dépouilles et blessés.

Vanaf 20 juli verslechtert de situatie in Leopoldstad en wordt de ontruiming van de blanken naar Kitona georganiseerd. Negen Belgische C-119's en één DC-6 worden hierbij ingezet:

- | | |
|--------------------------|---------------------------|
| CP-38 - Lt Quick | CP-22 - Kapt Uytenhove |
| CP-35 - Lt Bruneel | CP-32 - Kapt Candries |
| CP-31 - Adjt Semey | CP-39 - Lt Noel |
| CP-37 - Kapt Vanboxstael | CP-30 - Kapt Solie |
| CP-29 - Kapt Ravelingen | DC-6 OT-CDA - Cdt Haemers |

A partir de ce jour, la situation à Léopoldville empire et l'évacuation des blancs vers Kitona est organisée. Neuf C119 et un DC-6 sont mis en oeuvre dans ce cadre:

- | | |
|---------------------------|---------------------------|
| CP-38 - Lt Quick | CP-22 - Capt Uytenhove |
| CP-35 - Lt Bruneel | CP-32 - Capt Candries |
| CP-31 - Adjt Semey | CP-39 - Lt Noel |
| CP-37 - Capt Van Boxstael | CP-30 - Capt Solie |
| CP-29 - Capt Ravelingen | DC-6 OT-CDA - Cdt Haemers |

Tot 24 juli zullen deze vliegtuigen doorlopend de verbinding tussen Leopoldstad-N'Djili en Kitona verzekeren. Het tanken en laden te N'Djili en het ontladen in Kitona stelt veel problemen, gezien het grote aantal vliegtuigen

Jusqu'au 24 juillet inclus, ces appareils effectueront de façon interrompue la navette entre l'aérodrome N'Djili et Kitona.

Le remplissage des réservoirs et le chargement à N'Djili ainsi que le déchargement à Kitona était une source de gros problèmes étant donné le nombre d'avions (C-130, C-124, IL-14, DC-3, DC-4, DC-6) de nationalités différentes qui faisaient la queue en de longues files. Les équipages devaient jouer des coudes pour arriver aux bornes de

(C-130, C-124, IL-14, DC-3, DC-4 en DC-6) van verschillende nationaliteiten die in lange rijen aanschuiven. De bemanningen moeten «met hun ellebogen werken» om aan brandstof te geraken, zij slapen in de vliegtuigen of in de gangen van de vliegveldinstallaties. In deze omstandigheden hebben U-Kol Kaisin en Cdt Cloeckaert, respectievelijk te Leopoldstad en te Kitona, het niet gemakkelijk om hun planning bij te houden!

De CP-32 en CP-39 brengen ondertussen nog troepen over naar Usumbura via Luluaburg op 20 en 21 juli. De K-19 (Kapt Danhiez) vliegt op 20 juli drie maal naar Banningstad om de ontruiming van vluchtelingen naar Leopoldstad verder uit te voeren. De K-21 (Kapt Vingerhoets) vergezelt de Fouga en Harvard toestellen bij hun terugkeer van Leopoldstad naar BAKA via Kikwit en Luluaburg en de K-40 (Adjt Halleux) voert nog een verbindingsvlucht Usumbura-Bunia uit.

Om dit relaas niet te eentonig te maken door het opsommen van de vele vluchten, beperken wij ons tot de meest typische, ons hierbij verontschuldiging voor het niet vermelden van vele opdrachten om de logistieke bevoorrading en de hergroepering van de troepen voor hun terugkeer naar België mogelijk te maken..

21 tot 23 juli 1960

Tijd om onze nationale feestdag te vieren hebben we niet. Op BAKA beschikken we over weinig vliegtuigen, daarom meten de opdrachten DC-3 (gering in aantal door de noodzakelijke inspecties) en C-119 (gering in aantal door de luchtbrug Leo-Kitona) gecombineerd worden. Zo brengt de CP-33 (U-Kol Kreps) tweemaal troepen over naar Kongolo van waar ze door twee DC-3's naar Kabalo (te klein voor C-119) overgebracht worden.

De volgende dagen zullen de DC-3's en C-119's hoofdzakelijk logistieke vluchten uitvoeren naar Luluaburg, Kigali in het noorden van Ruanda en Kindu. Van 23 tot 24 juli wordt de «airlift» Leo-Kitona nog versterkt door de CP-9 (Maj Laforce) en CP-26 (Cdt Vanlerberghe).

De CP-39 (Kapt Terrijn), CP-34 (U Vermeerbergen) en CP-40 (U Hadermann) brengen het stoffelijk overschot van de slachtoffers van de ramp met de CP-36 en de gesneuvelden van Kolwezi over naar Kitona waar ze ingescheept zullen worden op de Congoboot "Bouwdewijnstad". Voordien was de KP-S (Cdt Mollet) naar Kolwezi vertrokken om nog gesneuvelden naar Kamina over te brengen vóór het vertrek van de CP-39. De ontvangstplechtigheid te Kitona is eenvoudig en ontroerend.

Kol Utens heeft in de controletoren een kantine ingericht voor de bemanningen. Slaapgelegenheid vinden we in de chaos, veroorzaakt door de grote aanvoer langs de lucht en langs de weg van militair personeel, vluchtelingen en materieel. Het veroverde luchtafweergeschut, (vier.50 machinegeweren op een affût) stemt ons tot nadenken: indien dit geschut tegen onze dropoperaties was ingezet!?

Wordt vervolgd.

remplissages. Ils dormaient dans les avions ou dans les couloirs de l'aérodrome.

Dans ces circonstances, le U Col Kaisin et le Cdt Cloeckaert chargés du planning respectivement à Léopoldville et à Kitona, n'ont pas eu la vie facile pour tenir à jour leurs tableaux.

Les CP-32 et CP-39 amènent entretemps encore des troupes vers Usumbura via Luluaburg les 21 et 22 juillet. Le K-19 (Capt Danhiez) effectue trois rotations sur Banningville le 20 juillet pour finaliser l'évacuation des réfugiés vers Léopoldville. Le K-21 (Capt Vingerhoets) accompagne les Fouga et Harvard à l'occasion de leur redéploiement de Léopoldville vers BAKA avec escales à Kikwit et Luluaburg. Le K-40 (Adjt Halleux) effectue encore une liaison Usumbura-Bunia.

Afin de ne pas rendre cette relation des faits trop monotone en alignant les nombreux vols qui ont été effectués, nous nous sommes limités à ceux qui étaient les plus typiques et nous prions ceux qui n'ont pas été cités de nous excuser pour n'avoir pas relaté les nombreuses missions à caractère logistiques qui ont permis le ravitaillement et le regroupement des troupes afin de rendre possible leurs renvois en Belgique.

21 au 23 juillet 1960

Pour fêter notre Fête Nationale, nous ne trouverons pas le temps. A BAKA, peu d'avions sont disponibles. C'est pourquoi il nous faut combiner les missions DC-3 (indisponibles pour des raisons d'inspection) et les missions C-119 (en petit nombre du fait du pont aérien Léo-Kitona). C'est ainsi que le CP-33 (U Col Kreps) effectue deux navettes sur Kongolo avec des troupes qui sont alors transférés dans deux DC-3 qui effectuent la liaison sur Kabalo ou les C-119 ne savent pas atterrir (trop petit).

Les jours suivants, les DC-3 et les C-119 effectueront principalement des missions logistiques sur Luluaburg, Kigali au nord du Ruanda et Kindu. Le 23 et 24 juillet, le pont aérien Léo-Kitona est renforcé avec l'apport du CP-9 (Maj Laforce) et CP-26 (Cdt Vanlerberghe).

Le CP-39 (Capt Terrijn), CP-34 (U Vermeerbergen) et CP-40 (U Hadermann) amènent les dépouilles de la catastrophe avec le CP-36 ainsi que les victimes de Kolwezi, à Kitona ou elles seront embarquées à bord du "Baudouinville". Au paravent, le KP-S (Cdt Mollet) avait effectué un aller retour sur Kolwezi pour encore aller rechercher des morts avant le départ du CP-39. La veillée d'armes à Kitona fut simple et émouvante.

Le Col Utens a installé une cantine dans la tour de contrôle pour les équipages. Les occasions de dormir sont à prendre au milieu du tohu-bohu engendré par les va et viens tant par air que par route du personnel militaire, des réfugiés et du matériel. Le vol d'armes antiaériennes (quatre mitrailleuses .50 sur affût) nous fait réfléchir. Que se passera-t-il si ces armes sont mises en œuvre lors d'une de nos opérations de parachutage!?

A Suivre.



60 jaar geleden: Een grote première

door Axel Vermeesch

11 September was ook in 1947 een bijzondere dag! Voor het eerst werden Belgische para's gedropt uit een Belgisch vliegtuig boven België. Op die dag steeg een Dakota DC-3 van de 169 Wing (voorloper van de 15 Wing) op van het vliegveld van Evere om 23 parachutisten te droppen boven Schaffen. Twee maanden later, in november 1947, sprongen in het trainingscentrum van Schaffen de eerste parachutisten uit een ballon.

Tot voor die dag hadden Belgische parachutisten enkel gesprongen uit geallieerde vliegtuigen, vooral Engelse. Zij maakten gedurende de 2de Wereldoorlog deel uit van twee eenheden (het Regiment Parachutisten SAS en het "4th Troop of the 10th Interallied Command") binnen de Belgische Strijdkrachten in Groot-Brittannië. Deze twee Belgische eenheden namen samen met de Britse "Special Air Services" deel aan de oorlogsoperaties tegen Duitsland.

In 1952 werd uit deze twee eenheden het Regiment Para-Commando gevormd, dat later omgedoopt werd tot de Brigade Para-commando.

De opdracht van 11 september was nauwkeurig voorbereid door zendingsoverste commandant-vlieger Maquet in samenwerking met kapitein J. Van der Heyden die zopas het Trainingscentrum voor Parachutisten van Schaffen had opgericht.

Luitenant Van den Mensbrugge en onderluitenant Vlaminck van de sectie parachutes die het parachutepluigen wel geleerd hadden in Engeland waren er niet helemaal gerust in, temeer omdat in die tijd gesprongen werd zonder reserveparachute. Daarom werden eerste enkele testen uitgevoerd waarbij houten mannequins van ongeveer 70 kg uit een Dakota gedropt werden. Ook waren enkele reddingsoefeningen

11Y a 60 ans: Une grande première

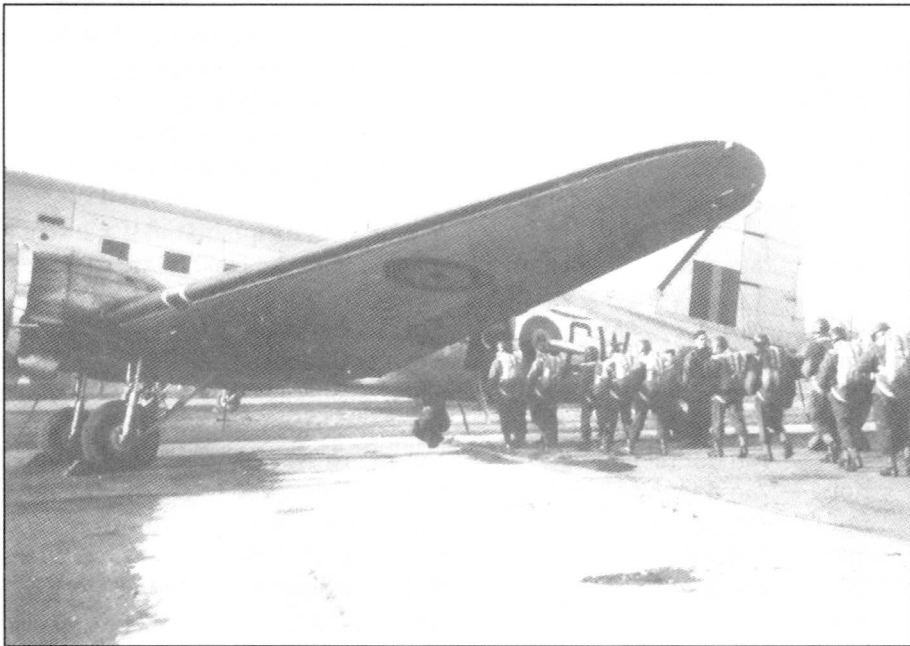
par Axel Vermeesch

Traduction de Christophe Waterkeyn

Le 11 septembre de l'année 1947 fut aussi une journée particulière! Pour la première fois, des paras belges furent parachutés depuis un avion belge au-dessus du sol belge. Ce jour-là, un Dakota DC-3 décolla du 169 Wing (précurseur du 15 Wing) de l'aéroport d'Evere pour dropper 23 parachutistes au-dessus de Schaffen. Deux mois plus tard, en novembre 1947, les premiers parachutistes sautèrent d'un ballon du Centre de Formation de Schaffen.

Jusqu'à ce jour-là, les parachutistes belges n'avaient sauté que depuis des avions alliés, principalement anglais. Durant la seconde guerre mondiale, ils faisaient partie de deux unités des Forces Armées belges en Grande-Bretagne (le Régiment Parachutiste SAS et le "4th Troop of the 10th Interallied Command"). Ces deux unités belges prirent part ensemble avec les "Special Air Services" britanniques aux opérations de guerre contre l'Allemagne.

C'est à partir de ces deux unités qu'en 1952 fut créé le Régiment Para-Commando, rebaptisé par après Brigade Para-commando.



La mission du 11 septembre fut préparée avec soin par le chef de mission, le commandant-aviateur Maquet en collaboration avec le capitaine J. Van der Heyden qui venait tout juste de créer le Centre de Formation pour parachutistes de Schaffen.

Le lieutenant Van den Mensbrugge et le sous-lieutenant Vlaminck de la section parachutes qui avaient bien appris en Angleterre à plier un parachute n'étaient pas tout à fait tranquillisés, d'autant plus qu'à cette époque, les sauts se faisaient sans parachute de réserve. C'est pour cette raison que l'on effectua d'abord quelques essais avec des mannequins de bois d'un poids d'environ 70 kg, droppés depuis un



gehouden voor het geval dat een parachutist zou blijven hangen aan het vliegtuig. In dat geval kon niet geland worden en moest de ongelukkige parachutist in de DC-3 getrokken worden met behulp van een lange staaf met een haak op het uiteinde. Dit werd uitgetest met een kitbag vol bakstenen, maar bij een van de testen liep het verkeerd af: de kitbag protesteerde hevig en scheurde open. Gelukkig landden de bakstenen in de velden!

Op 11 september 1947 zou voor het eerst gesprongen worden met parachutes die in Schaffen geplooid waren door eigen personeel. Alhoewel de voorbereidingen reeds lang aan de gang waren, kwam de uitvoering van de opdracht toch als een verrassing. Kort na de middag werden de namen van de 20 mannen die in de loop van de namiddag zouden springen bekend gemaakt. Voor de meesten onder hen was het een totale verrassing. Zij waren ongerust, maar terzelfdertijd zeer fier omdat als eersten zouden springen uit een Belgische DC-3 boven Belgisch grondgebied! Terwijl de mannen per vrachtwagen naar Evere gebracht werden, verspreidde het nieuws over de nakende parachutages zich als een lopend vuurtje door Diest en omstreken.



Dakota. On organisa également quelques exercices de sauvetage au cas ou un parachutiste resterait pendu à l'appareil. Dans ce cas-là, l'atterrissage ne pouvait se faire et le malheureux parachutiste devait alors être tiré à bord du DC-3 à l'aide d'une longue perche munie d'un crochet à son extrémité. Ce dispositif fut testé à l'aide d'un kitbag lesté de briques, mais un des essais échoua: le kitbag se rebiffa vigoureusement et se déchira. Fort heureusement, les briques atterrirent dans les champs !

Le 11 septembre 1947, pour la première fois, on sauta avec des parachutes pliés à Schaffen par du personnel en interne. Malgré des préparatifs de longue haleine, l'exécution de la mission se révéla tout de même être une surprise. Le nom des vingt parachutistes qui sauteraient dans le courant de l'après-midi fut annoncé juste après le coup de midi. Pour la plupart d'entre eux, ce fut une surprise totale. Ils étaient inquiets, mais en même temps très fiers d'être les premiers à sauter depuis un DC-3 belge au-dessus du territoire belge! Alors que les parachutistes embarquaient à bord de camion en direction d'Evere, la nouvelle du parachutage imminent se répandit à Diest et ses environs comme une traînée de poudre.

Ondertussen was op het vliegveld van Evere de Dakota in gereedheid gebracht door de bemanning en drie dispatchers:

- Cdt Maquet, navigator en zendingsoverste
- Kapt Kaisin, boordcommandant
- Kapt Liefoghe, 2de piloot
- Adjt Quets, radio-operator
- Adjt Schils, Sgt Scholliers en Sgt De waele, dispatchers.

Het was 14u45 toen volgende parachutisten plaats namen in de zilveren Dakota:

Sgt Bertels	Sgt Poffe
Sgt Chabot	Olt Tulpin
Sgt Champion	Kpt Van der Heyden
Sgt Colleyn	Olt Van der Mensbrugge
Sgt Cruybeke	Kpl Van de Vyver
Maj Delienne	Sgt Van Horen
Sgt Demanet	1Sgt Verlooy
Cdt De Smidt	Olt Vlaminck
Sdt Eemans	Sgt Vyt
Olt Gailly	Lt Williot

Om 15 uur stuurde kapitein Kaisin zijn Dakota de lucht in voor een vlucht van ongeveer 30 minuten tot Schaffen. Groot was zijn verbazing toen hij Schaffen bereikte: het plein zag zwart van het volk. Alle winkels en cafés hadden de deuren gesloten en de halve bevolking van Diest en Schaffen was uitgerukt om het spektakel te zien!

Entre-temps, sur la plaine d'aviation d'Evere, l'équipage et les trois dispatchers préparèrent le Dakota:

- Cdt Maquet, navigateur et chef de mission
- Cpn Kaisin, commandant de bord
- Cpn Liefoghe, 2ième pilote
- Adjt Quets, opérateur radio
- Adjt Schils, Sgt Scholliers et Sgt De waele, dispatchers.

Il était 14h45 lorsque les parachutistes suivant prirent place à bord du Dakota argenté :

Sgt Bertels	Sgt Poffe
Sgt Chabot	Sit Tulpin
Sgt Champion	Cpn Van der Heyden
Sgt Colleyn	Sit Van der Mensbrugge
Sgt Cruybeke	Cpl Van de Vyver
Maj Delienne	Sgt Van Horen
Sgt Demanet	1Sgt Verlooy
Cdt De Smidt	Sit Vlaminck
Sdt Eemans	Sgt Vyt
Sit Gailly	Lt Williot

A 15 h, le capitaine Kaisin lança son Dakota dans les airs pour un vol d'environ 30 minutes en direction de Schaffen. Quel ne fut pas son étonnement lorsqu'il atteignit Schaffen : la plaine était noire de monde. Tous les magasins et cafés avaient fermés leurs portes et la moitié des habitants de Diest et Schaffen s'étaient rendus sur les lieux pour voir le spectacle!



Het werd een groot succes, de twintig parachutisten en hun drie dispatchers landden, als in een mooi ballet, veilig op de dropzone van Schaffen waar ze door de talrijke toeschouwers op applaus onthaald werden.

Olt Vlamincq, nummer 13 in de "stick" voerde zijn dertiende sprong uit, gelukkig was hij niet bijgelovig!

Olt E. Gailly, een ancien van de SAS, voelde zich gedurende de ganse opdracht op zijn gemak. Hij zou later als atleet voor moeilijker

opdrachten staan. In 1948, gedurende de eerste Olympische Spelen na de 2de Wereldoorlog liep hij zijn eerste marathon. Hij kwam als eerste het stadion binnen en viel op 400 meter van de finish. Hij stond op en viel opnieuw. Aangemoedigd door de menigte stond hij weer op en strompelde tot de eindstreep terwijl hij door twee

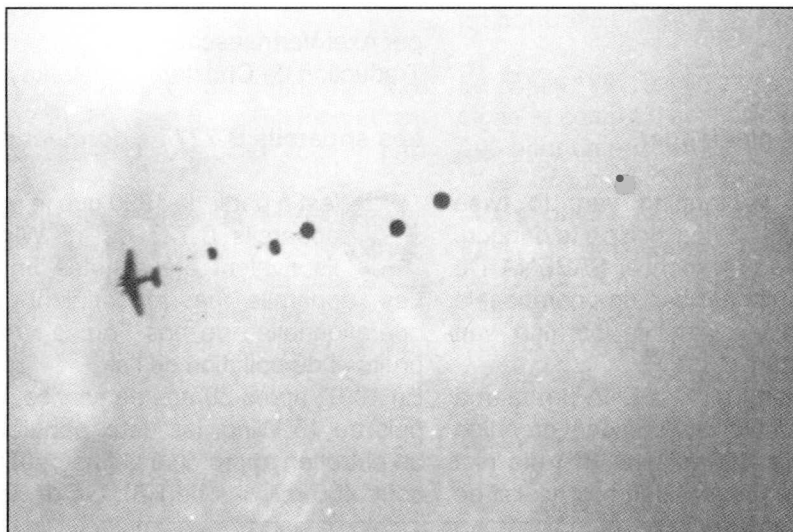
deelnemers voorbijgelopen werd. Voor het behalen van de bronzen medaille kreeg Etienne Gailly in 1948 de Nationale Trofee voor Sportverdiens. In 1950 vertrok hij als vrijwilliger naar de oorlog in Korea, waar hij tijdens een gevecht een voet verloor. Hij kwam om het leven bij een verkeersongeval op 49-jarige leeftijd.

Bronnen:

"Histoire de la Brigade Para-Commando depuis ses origines jusqu'à ce jour" - 2002 - par Lt Col Hre E. Genot..
Vox na 7605 du 5 février 1976 (Récit du Lt Col Vlamincq).
Geschiedenis van het Belgisch Leger, Deel 11. Centrum voor Historische Documentatie van de Krijgsmacht 1988.
40 jaar Para-Commando in de militaire pers - Majoor Genot - Uitgeverij André Grisard 1983.

Ce fut un énorme succès, les vingt parachutistes et leurs trois dispatchers atterrirent, en un joli ballet, en toute sécurité sur la zone de droppage de Schaffen où ils furent reçus sous les applaudissements par la multitude de spectateurs.

Le Sit Vlamincq, numéro 13 dans le "stick" exécuta son treizième saut, encore heureux qu'il ne fut pas superstitieux !



Le Sit E. Gailly, un ancien des SAS, se sentit particulièrement à l'aise pendant toute la mission. Il recevra plus tard en tant qu'athlète des missions plus difficiles. En 1948, au cours des premiers Jeux Olympiques de l'après seconde guerre mondiale, il courut son premier marathon. Il arriva premier au stade et tamba à 400 mètres de l'arrivée. Il se releva et tamba à nouveau, et encouragé par la foule, il se releva à nouveau et avança péniblement jusqu'à la ligne d'arrivée

alors que deux autres participants le dépassèrent. Pour avoir remporté la médaille de bronze, Etienne Gailly reçut en 1948 le Trophée National du Mérite Sportif. En 1950, il partit comme volontaire pour la guerre en Corée, où, pendant une confrontation, il a perdu un pied. Il est décédé suite à un accident de circulation, à l'âge de 49 ans.

Sources:

"Histoire de la Brigade Para Commando depuis ses origines jusqu'à ce jour" - 2002 - par Lt Col Hre E. Genot..
Vox na 7605 du 5 février 1976 (Récit du Lt Col Vlamincq).
Histoire de l'Armée beige, partie 11 Centre de Documentation Historique des Farces Armées 1988.
40 ans de Para-Commando dans la presse militaire - Major Genot - Editions André Grisard 1983.



10jaar Airbus in de 15 Wing

door Axel Vermeesch

De B-727 toestellen voldoen niet langer

Vanaf 1990 begon de vervanging van de twee B-727 toestellen van de 15 Wing zich op te dringen. Deze werden in 1975 in aangekocht bij SABENA. De toestellen beantwoordden niet langer aan de operationele eisen van onze Krijgsmacht en aan de normen van lawaaihinder en luchtvervuiling.

In 1997, na 30 jaar dienst, eerst bij SABENA en daarna in de 15 Wing, zijn beide toestellen aan een grondige onderhoudsbeurt toe (kostprijs 400 miljoen BF) die niet langer uitgesteld mag worden. Er werd dan ook beslist de twee vliegtuigen te verkopen en over te gaan tot een aankoop van twee nieuwe vliegtuigen. Door de verkoop van de twee B-727s en het niet vervangen van de C-130 die op 15 juli 1996 in Eindhoven verongelukte, zou een deel van de kostprijs gerecupereerd worden.

De nieuwe toestellen moeten zowel passagiers als vracht kunnen vervoeren, een volledige compagnie en een HK van een bataljon (160 man) moeten samen kunnen vervoerd worden en een non-stop vlucht naar de VSA en Centraal-Afrika mag geen probleem vormen. Alleen de Boeing B-757-200 en de Airbus A-310-200 voldoen aan alle eisen van de Luchtmacht.

Op zoektocht

Wegens de budgettaire beperkingen bij Landsverdediging werd er gekozen voor de aankoop van twee vliegtuigen op de tweedehandsmarkt met een maximum prijs van 600 miljoen BF per toestel. De B-757 is een relatief nieuw vliegtuig en daarom moeilijk te vinden op de tweedehandsmarkt. Dit is niet het geval voor de A-310. Onze eigen SABENA heeft twee A-310-300 toestellen te koop. Maar bij gebrek aan onmiddellijke beschikbaar budget bij Landsverdediging gaat de koop niet door.

In de lente van 1997 doet zich een nieuwe kans voor bij Silkair, een dochtermaatschappij van Singapore Airlines, die zijn vloot rationaliseert waardoor twee A-310s op de markt komen. Deze toestellen zijn reeds 12 jaar oud en hebben beide reeds 26.000 uren gevlogen, maar zij bezitten nog een potentieel om een dertigtal jaren bij de

10 ans d'Airbus au 15 Wing

par Axel Vermeesch

Traduction de Christophe Waterkeyn et Gilbert Desmet

Les appareils B-727 ne donnent plus satisfaction

C'est à partir de 1990 que le remplacement des deux appareils B-727 du 15 Wing s'est fait pressant. Ils avaient été achetés en 1975 à la SABENA. Les appareils ne répondaient plus aux exigences opérationnelles de nos Forces Armées, aux normes de bruits et de pollution de l'air.

En 1997, après 30 ans de service, d'abord à la SABENA, puis au 15 Wing, les deux appareils doivent passer par un entretien approfondi qui ne peut plus être reporté (dont coût: 400 millions de FB). On décida alors de vendre les

deux avions et de se lancer dans l'achat de deux nouveaux avions. Une partie des coûts serait récupérée grâce à la vente des deux B-727 et le non remplacement du C-130 qui s'était accidenté le 15 juillet 1996 à Eindhoven. Les nouveaux appareils doivent être capable de transporter aussi bien des passagers que du fret, une compagnie et un QG d'un bataillon (160 hommes) doivent



pouvoir être transportés ensemble et il ne doit pas y avoir de problèmes pour un vol sans escales vers les USA et l'Afrique centrale. Seuls le B-757-200 et l'Airbus A-310-200 satisfont à toutes les exigences de la Force aérienne.

A la recherche

En raison des restrictions budgétaires au département de la Défense, le choix s'est porté sur l'achat de deux avions modernes au marché de l'occasion pour un prix maximum de 600 millions de FB par appareil. Le B-757 est un appareil relativement récent et c'est pourquoi on le trouve difficilement sur le marché de l'occasion. Ce qui n'est pas le cas de l'A-310. Notre SABENA possède deux appareils A-310-300 à vendre. Mais par manque de disponibilité immédiate d'un budget auprès de notre Ministère de la Défense, leur rachat n'aura pas lieu.

C'est en été 1997 qu'une nouvelle occasion se présente par Silkair, une filiale de Singapore Airlines, qui rationalise sa flotte en mettant sur le marché deux A-310. Ces appareils ont déjà 12 ans et ont tous les deux volé 26.000 heures, mais ils possèdent encore un potentiel de vol de 30 ans auprès de la Force aérienne.

Luchtmacht te vliegen.

Op de Staf van de Luchtmacht wordt het aankoopdossier behandeld door Maj VI P. Glineur (VSP/E) en Lt Kol J. Lousberg (VS3/Tpt). Er wordt besloten aan de minister van Landsverdediging voor te stellen om de twee A-310-200 vliegtuigen van Singapore Airlines aan te kopen.

De Franse en de Duitse luchtmachten hebben reeds A-310 toestellen in gebruik, wat eventuele samenwerking bij grote operaties in NAVO of Europees verband zal bevorderen.

Het contract

Op 27 juni 1997 ondertekent de minister van Landsverdediging Jean-Pol Poncelet het aankoopcontract voor deze twee Airbus A-310-200 vliegtuigen voor de prijs van 1.240.000.000 BF.

Nog in Singapore worden de toestellen in de kleuren van de Belgische Luchtmacht gezet en krijgen zij hun registratie opgeschilderd: CA-01 en CA-02. Het eerste toestel zal geleverd worden in september 1997 en het tweede in april 1998. Zelden werd in de Krijgsmacht een aankoop zo vlug afgerond als deze!

De indienstneming

Bij de indienstneming van de A-310 doet de Luchtmacht beroep op SABENA voor de opleiding van piloten en voor het onderhoud van de toestellen. Een SABENA instructeur-piloot A-310 leidt de vier eerste piloten van de 15 Wing op in de vluchtsimulator A-310 bij EATC. SABENA krijgt ook een onderhoudscontract en stelt een technische ploeg ter beschikking van de 15 Wing.

Lt Kol VI Peter Naets wordt van de Staf Luchtmacht overgeplaatst naar de 15 Wing om de operaties met A-310 in goede banen te leiden en de conversie en training van de eerste bemanningen te organiseren.

De levering

Begin september 1997 levert een bemanning van Singapore Airlines de eerste Airbus CA-01 af bij SABENA Technics voor technisch nazicht. Dit duurt enkele dagen daar enkele brandstoflekken in de vleugels moeten gedicht worden vooraleer het vliegtuig luchtwaardig te verklaren.

Op maandag 29 september 1997, vliegt Francis Esch, chef-piloot van SABENA, samen met Lt Kol P. Naets naar Charleroi waar enkele landingen gemaakt worden om P. Naets de kwalificatie van boordcommandant toe te kennen. Als we na twee uur vliegen terug in Meisbroek aankomen staat een hoog gezelschap ons op te wachten. Er is een welkomsteremonie waarbij de stafchef van de Luchtmacht, luitenant-generaal vlieger G.

A l'Etat-major de la Force Aérienne, le dossier d'achat est dans les mains du Maj VI P. Glineur (VSP/E) et du Lt Kol J. Lousberg (VS3/Tpt). On décide de présenter au Ministre de la Défense l'achat des deux appareils A-310-200 de la Singapore Airlines.

Les Forces Aériennes françaises et allemandes utilisent déjà des appareils A-310, ce qui facilitera d'éventuelles collaborations lors de grandes opérations OTAN ou dans le cadre européen.

Le contrat

Le 27 juin 1997, le ministre de la Défense Jean-Pol Poncelet signe le contrat d'achat de ces deux avions Airbus A-310-200 pour un prix de 1.240.000.000 FB.

C'est encore à Singapour que les appareils sont remis aux couleurs de la Force Aérienne beige et reçoivent en lettres peintes leurs numéros d'identification: CA-01 en CA-02. Le premier appareil sera livré en septembre 1997 et le deuxième en avril 1998. Rarement au sein des Forces Armées, un achat n'avait été aussi rondement et rapidement mené que ce dernier!

La mise en service

Pour effectuer la mise en service des A-310, l'instruction des pilotes et l'entretien des appareils, la Force Aérienne fait appel à la SABENA. Un instructeur-pilote A-310 de la SABENA forme les quatre premiers pilotes du 15 Wing sur le simulateur de vol A-310 de l'EATC. SABENA reçoit aussi un contrat d'entretien et une équipe technique est mise à disposition du 15 Wing. L'état major de la Force Aérienne déplace le Lt Kol VI Peter Naets vers le 15 Wing afin de mener à bon port les opérations avec l'A-310 et d'organiser



la conversion et la formation des premiers équipages.

La livraison

Un équipage de la Singapore Airlines livre début septembre



Van Hecke, de commandant van de Tactische Luchtmacht luitenant-generaal vlieger M. Mandl en de bevelhebber van de 15 Wing kolonel vlieger G. Van Eeckhoudt het nieuwe paradepaard van de Luchtmacht voor aan de pers.

De levering van het tweede vliegtuig wordt in maart 1998 met een maand uitgesteld omdat het bij het manoeuvreren door het neuswiel gezakt is. Half april reizen Lt Kol P. Naets en zijn co-piloot Cdt VI J. Eelen naar Singapore. Daar voeren zij op 23 en 24 april twee "functional check flights" uit met de chefpiloot van Singapore Airlines. Bij de tweede vlucht keren zij in een noodprocedure terug naar het vliegveld omdat er rook in de cockpit komt. Na een nieuwe testvlucht op 1 mei blijkt dat het euvel verholpen is.

Op 2 mei vliegt de CA-02 van Singapore naar Dubai en op 3 mei verder naar Meisbroek.

Het nieuwe paradepaard van de 15 Wing

Met de Airbus A-310-200 beschikt de 15 Wing over een modern moduleerbaar vliegtuig met alle vereiste moderne apparatuur. In de basisversie kan het 200 passagiers en 11 ton vracht vervoeren tegenover 128 passagiers zonder vracht voor zijn voorganger de B-727. In een andere versie kan het vliegtuig 140 passagiers en 24 ton vracht



1997 le premier Airbus CA-01 à SABENA Technics pour une révision technique. Ceci dure quelques jours, quelques fuites de carburant au niveau des ailes devant être colmatées avant que l'appareil ne puisse être déclaré apte à voler. Le lundi 29 septembre 1997, Francis Esch, chefpilote de la SABENA, v o l e accompagné du Lt Kol P. Naets en direction de Charleroi ou quelques atterrissages s o n t accomplis afin de pouvoir qualifier P. Naets comme commandant de bord.

Lorsqu'après deux heures de vol, nous arrivons de retour à Meisbroek, c'est une bien haute délégation qui nous attend. C'est au cours de la cérémonie d'accueil que le chef d'état major de la Force Aérienne, le lieutenant-général aviateur G. Van Hecke, le commandant de la Force Aérienne Tactique, le lieutenant-général aviateur M. Mandl et le chef de corps du 15 Wing, le colonel aviateur G. Van Eeckhoudt présentent à la presse le nouveau cheval de parade de la Force Aérienne.

La livraison du deuxième appareil est effectuée en mars 1998 avec un mois de retard parce que le train d'atterrissage avant s'est affaissé en manoeuvrant. Le Lt Kol P. Naets et son co-pilote le Cdt VI J. Eelen s'envolent mi-avril pour Singapour. C'est là qu'ils effectuent les 23 et 24 avril deux "functional check flights" avec le pilote en chef de la Singapore Airlines. Au cours du second vol, ils rentrent de retour vers l'aéroport au cours d'une procédure



de urgence car de la fumée a surgi dans le cockpit. Le premier mai, après un nouveau vol d'essai, il semble que le mal avait été remédié.

Voor de militaire luchthaven van de 15 Wing (AML) brengt het gebruik van de Airbus A-310 een geheel nieuwe

Le 2 mai, le CA-02 vole de Singapour vers Dubai et le 3 mai, cette fois en direction de Meisbroek.



werkmethode met zich. De commandant van de AML, Maj R. Kerremans, ziet zich geconfronteerd met materiaal- en personeelsproblemen; handling en catering; ontvangst, begeleiding en transport van passagiers, enz Ook in de AML is een grote investering vereist!

De eerste opdrachten

De eerste opdracht zonder SABENA piloot mede in de cockpit, heeft als bestemming Iverness in Schotland waar Nederlandse mariniers moeten opgehaald worden. Het vliegveld heeft een vrij korte landingsbaan (5.000 voet), geen precisie navigatie- en landingsmiddelen, en geen trap die hoog genoeg is om de passagiers te laten instappen. De landing was spannend voor Lt Kol P. Naets en co-piloot Cdt VI H. Kortleven, terwijl het instappen voor de mariniers al even spannend was over een geïmproviseerde trap van houten paletten!

Op 19 februari 1998 vertrekt de CA-O1 voor een eerste WIP zending met het Vorstenpaar naar Moskou en Sint Petersburg met als piloten P. Naets en J. Eelen, en vijf stewards: K. Vierstraete, Van Hecke, A. Coda, G. Heyselaer en P. Roose. De opdracht, die drie dagen duurde verliep zonder enig probleem.



Airbussen tien jaar aan het werk

Sedert hun ingebruikneming door de 15 Wing tien jaar geleden vlogen de twee toestellen elk bijna 9000 uren en deden zij alle werelddelen aan.

De toestellen werden vooral ingezet ten voordele de drie componenten van de Belgische Defensie. Samen met de C-130s werden de twee A-310s ingezet voor regelmatige verbindingen met de VSA en opdrachten in het kader van de Belgische militaire samenwerking in Congo en Benin. Om de Belgische militairen die deelnamen aan vredesoperaties in Albanië, Macedonië, Bosnië, Kosovo, Afghanistan en Libanon te brengen, om te wisselen, te bevoorraden en te bezoeken werden de A-310s veelvuldig ingezet. Een A-310 bracht in maart 2006 de Mongoolse soldaten, die in Kososvo deel uitmaakten van het Belgisch-Luxemburgs detachement, Kosovo terug naar Ulaambaatar.

Een A-310 begeleidde drie Belgische F-16s in de "Noordvalk Deployment" naar de luchtmachtbasissen Waterkloof en Louis Trichard in Zuid-Afrika (september 2000) en beide Airbussen namen deel aan "Steadfast

Les Airbus, 10 années de labeur

Depuis leur mise en service par le 15 Wing, il y a dix ans, les deux avions ont effectué presque 9.000 heures de vol chacun et ils ont été présents sur tous les continents.

Les avions ont surtout été mis en CEuvre au profit des trois composantes de la Défense Beige. Les deux A-310 ont été utilisés avec les C-130 pour des liaisons régulières avec les USA et pour des missions dans le cadre de la coopération militaire Beige au Congo et au Bénin.

Les A-310 ont été mis en CEuvre à de multiples reprises pour assurer le déploiement, les rotations, le réapprovisionnement, ainsi que les visites aux participations militaires Beige à des opérations de paix en Albanie, Macédoine, Bosnie, Kosovo, Afghanistan et au Liban. En mars 2006, un A-310 a ramené des soldats mongols qui participaient au détachement Belgo-Luxembourgeois au Kosovo, du Kosovo vers Ulaambaatar.

Un A-310 a accompagné trois F-16 Belges lors du "Noordvalk Deployment" vers la base aérienne de Waterkloof et de Louis Trichard en Afrique du Sud (septembre 2000) et les deux Airbus ont participé à l'exercice "Steadfast Jaguar" des "NATO Reaction Forces" aux îles du Cap Vert (juin-juillet 2006). Ils sont parfois mis en CEuvre

à la demande de l'EACC (European Airlift Coordination Center). C'est ainsi que l'Airbus CA-02 a volé vers la Guyane Française en Amérique du Sud (janvier 2003) et avec des militaires Britanniques vers Belize en Amérique Centrale (novembre 2005).

Les visites d'état et voyages du Roi, du Premier Ministre et autres membres du gouvernement font aussi partie des missions.

Le Roi Albert II et la Reine Paola ont effectué leurs déplacements en Airbus pour des visites d'Etat en: Russie (février 1998), Italie (mai 1998), Pologne (mai 1999), Portugal (novembre 1999), Les Pays-Bas (avril 2000), Suisse (novembre 2000), Grèce (juin 2001), Hongrie (juin 2002), Bulgarie (octobre 2003), France (octobre 2003), Maroc (octobre 2004), Chine (juin 2005), Lituanie (mars 2006) et Lettonie (avril 2007).

A plusieurs reprises, les A-310 ont amené les Ministres des Affaires Etrangères, de la Défense et de la Coopération au Développement en Afrique, surtout en Afrique Centrale (Congo, Ruanda et Burundi).

En 2005, un Airbus a effectué trois vols vers la Chine : avec le Couple Royal en juin, avec le Ministre de la Défense Flahaut en octobre et avec le premier Ministre Verhofstadt en novembre.



Jaguar", een oefening voor de "NATO Reaction Forces" op de Kaapverdische Eilanden (juni-juli 2006). Soms werden ze ingezet op vraag van de EACC (European Airlift Coordination Center). Zo vloog de Airbus CA-02 naar Frans Guyana in Zuid-Amerika (januari 2003) en naar Belize in Midden-Amerika met Britse militairen (november 2005).

Tot de opdrachten behoren de staatsbezoeken en reizen van de koning, de eerste minister en andere leden van de regering.

Koning Albert II en Koningin Paola reisden voor een staatsbezoek met de Airbus naar: Rusland (februari 1998), Italië (mei 1998), Polen (mei 1999), Portugal (november 1999), Nederland (april 2000), Zwitserland (november 2000), Griekenland (juni 2001), Hongarije (juni 2002), Bulgarije (oktober 2003), Frankrijk (oktober 2003), Marokko (oktober 2004), China (juni 2005), Litouwen (maart 2006) en Letland (april 2007).

Meerdere keren brachten de A-310s de ministers van buitenlandse zaken, defensie en ontwikkelings samenwerking naar Afrika, vooral Centraal-Afrika (Congo, Rwanda en Burundi).

In 2005 vloog een A-310 drie maal naar China: met het vorstenpaar in juni met de minister van Defensie Flahaut in oktober en met premier Verhofstadt in november.

Als in augustus 1998 anti-Kabila rebellen uit Matadi oprukken naar Kinshasa, stuurt de Belgische regering een Airbus om Europeanen te evacueren naar Libreville in Gabon. Tussen 15 en 18 augustus werden in vijf rotaties 1.100 mensen overgevlogen. In februari 2000 vliegt minister van Buitenlandse Zaken Louis Michel naar Kenya en Tanzania voor ondertekening van de akkoorden van Arusha die een einde moeten maken aan de burgeroorlog in Burundi. Kort na de moord op de Congolese president LD Kabila op 16 januari 2001 brengt de CA-01 Belgische troepen naar Libreville (Gabon). Van 22 tot 26 januari vliegt alweer een Airbus naar Kinshasa met een diplomatieke delegatie onder leiding van minister L. Michel om de begrafenis van Kabila bij te wonen en om steun te zoeken voor het Belgische actieplan voor vrede in het gebied van de Grote Meren (Gabon, Congo Brazzaville, Angola, Zimbabwe, Rwanda en Uganda). In juni 2003 brengt een A-310 56 Belgische militairen naar het oorlogsgebied in Bunia, ter ondersteuning van MONUC (missie van de ONU in Congo).

Meer nog dan de B-727 toestellen worden de A-310s ingezet voor humanitaire opdrachten.

Zo werden de toestellen ingezet om hulpgoederen te leveren na een orkaan in Honduras (februari 1999) en in Nicaragua (november 1999), en na aardbevingen in Bam (Iran, december 2003) in Kasjmir (Pakistan, oktober 2005) en in Zemmouri (Algerije, mei 2003). Na het uitbreken



Lorsque des rebelles anti-Kabila progressent depuis Matadi vers Kinshasa en août 1998, le Gouvernement Belge envoie un Airbus afin d'évacuer des Européens vers Libreville au Gabon. Entre le 15 et le 18 août, quelques 1.100 personnes seront évacuées en cinq rotations. En février 2000, le Ministre des Affaires Etrangères Louis Michel se déplace vers le Kenya et la Tanzanie pour signer les accords d'Arusha qui devaient mettre un terme à la guerre civile au Burundi. Peu après l'assassinat du Président Congolais LD Kabila le 16 janvier 2001, le CA-01 amène des troupes à Libreville (Gabon) et du 22 au 26, un Airbus vole à nouveau vers Kinshasa pour y amener une délégation diplomatique menée par le Ministre L. Michel afin de participer à l'enterrement de Kabila et de chercher un appui pour la plan d'action belge en vue de la paix dans la région des Grands-Lacs (Gabon, Congo Brazzaville, Angola, Zimbabwe, Rwanda et Uganda). En juin 2003, un A-310 amène 56 militaires belges à Bunia dans la région en guerre en support de la MONUC (Mission de l'ONU au Congo).

Les A-310 ont été engagés pour des missions humanitaires plus encore que les B-727.

Les avions ont ainsi été mis en œuvre suite à un ouragan au Honduras (février 1999) et au Nicaragua (novembre 1999), et après un tremblement de terre à Bam (Iran, décembre 2003), au Cachemire (Pakistan, octobre 2005) et à Zemmouri (Algérie, mai 2003). Lors de l'éclatement de la guerre au Kosovo, les Airbus ont amené des réfugiés albanais d'Albanie et Macédoine vers notre pays. Suite au tsunami (décembre 2004), six missions A-310 ont été effectuées pour acheminer de l'aide humanitaire et des militaires Belges vers la zone sinistrée (Sri Lanka, Indonésie en Thaïlande). Six rotations ont été effectuées en Airbus lors du conflit entre le Hezbollah et Israël (juillet 2006) pour évacuer des Européens hors du Liban vers la Syrie et Chypre.

Aux missions plus particulières appartiennent le rapatriement d'illégaux et de demandeurs d'asile déboutés vers le Kazakhstan (janvier 2001) et l'Ukraine (février 2001), et le rapatriement de deux Belges qui étaient maintenus prisonniers par les Américains à Guantanamo, Cuba (avril 2005).



van de oorlog in Kosovo brachten de Airbusen Albanese vluchtelingen uit Albanië en Macedonië naar ons land. Na de tsunami (december 2004) werden zes opdrachten met A-310 uitgevoerd om humanitaire hulp en Belgische militairen naar het rampgebied (Sri Lanka, Indonesië en Thailand) te brengen. Na het uitbreken van de oorlog tussen de Hezbollah en Israël (juni 2006) werden vier vluchten met Airbus uitgevoerd om Europeanen uit Libanon te evacueren uit Syrië en Cyprus.

Tot de meer speciale opdrachten van de regering behoorden het terugbrengen van Illegalen en uitgeprocedeerde asielzoekers naar Kazachstan (januari 2001) en Oekraïne (februari 2001), en het ophalen van twee Belgen die door de Amerikanen op Guantanamo in Cuba gevangen gehouden werden (april 2005).

De voorbije tien jaar verliepen echter niet zonder perikelen. Verschillende keer werd een noodlanding gemaakt of waren er ernstige problemen zodat een van de twee toestellen voor langere tijd onbeschikbaar was. Dit leidde tot veel kritiek in de media! Bij de terugkeer van premier Verhofstadt na een bezoek aan de Belgische troepen in Kosovo in mei 2002, vatte een motor vuur bij het opstijgen in Pristina. In juni 2001 werd met de CA-02 een noodlanding gemaakt in Brindisi (Italië) nadat een boiler in de keuken ontploft was. Een paar weken later moest de CA-01 die op weg was naar Genua met premier Verhofstadt en Prodi (voorzitter EU commissie) voor de top van de G8, dringend terug keren naar Meisbroek met technische problemen. In september 2007 landde de CA-01 met een brandende motor in het Schotse Edinburgh, waar het toestel vier weken aan de grond bleef staan in afwachting van een nieuwe motor. Een maand later, gedurende de afscheidreis in Afrika van minister A. Flahaut, kreeg hetzelfde toestel twee klapbanden bij de landing in Lubumbashi, waar het één week aan de grond bleef om hersteld te worden.

Airbus project A-310 en A-320

Het project A-310 werd door Airbus Industries gelanceerd in juli 1978, negen jaar na het eerste succesvolle project A-300. Alhoewel de A-310 8,5 meter korter is dan de A-300 werden beide vliegtuigen gebouwd op dezelfde productielijn.

Het prototype A-310 maakte zijn eerste vlucht op 3 april 1982. Het toestel kreeg zijn luchtwaardigheidsattest in Frankrijk en Duitsland op 11 maart 1983 en een maand later namen Air France en Swissair de eerste toestellen in dienst.

In juli 2007 werd de productielijn A-300/A-310 gesloten, nadat het 821ste toestel (een A-300B4 voor Federal Express) werd buiten gerold. In totaal werden 561 A-300 en 260 A-310 vliegtuigen geproduceerd, waarvan er nu nog 636 in dienst zijn.

Pourtant, les dix dernières années ne se sont pas passées sans encombres. Plusieurs atterrissages d'urgence ont dû être effectués et des problèmes sérieux ont immobilisé un des deux avions pour de longues périodes. Ceci a entraîné beaucoup de critiques de la part des médias! Lors du retour du Premier Ministre Verhofstadt d'une visite aux troupes belges au Kosovo en mai 2002, un des moteurs a pris feu au décollage de Pristina. En juin 2001, le CA-02 a effectué un atterrissage d'urgence à Brindisi (Italie) suite à l'explosion d'un boiler dans la cuisine. Quelques semaines après, le CA-01 qui était en route vers Gênes avec le Premier Ministre Verhofstadt et Monsieur Prodi



(Président de la Commission EU) pour le sommet du G8, a dû rebrousser chemin vers Meisbroek suite à des problèmes techniques.

En septembre 2007, le CA-01 a atterri à Edimbourg (Ecosse) avec un moteur en feu et l'avion y est resté immobilisé quatre semaines en attente d'un moteur de rechange. Un mois plus tard, pendant le voyage d'adieu du Ministre A. Flahaut en Afrique, le même avion a éclaté deux pneus lors de l'atterrissage à Lubumbashi où il est resté au sol une semaine pour être réparé.

Projet Airbus A-310 et A-320

Le projet d'A-310 a été lancé par Airbus en juillet 1978, soit neuf ans après le premier projet couronné de succès de l'A-300. Bien que l'A-310 soit 8,5 mètres plus court que l'A-300, les deux avions ont été construits sur les mêmes lignes de production.

Le prototype d'A-310 a effectué son premier vol le 03 avril 1982. L'avion a reçu son certificat de navigabilité en France et en Allemagne le 11 mars 1983 et un mois plus tard, Air France et Swissair prenaient les premiers avions en service.

En juillet 2007, la ligne de production A-300/A-310 a été fermée, après le roll out du 821^e avion (un A-300B4 pour Federal Express). Au total, 526 A-300 et 260 A-310 ont été produits dont 636 sont actuellement encore en service.



samengesteld door Axel Vermeesch met medewerking van de 15 Wing

Redigé par Axel Vermeesch avec la participation du 15 Wing

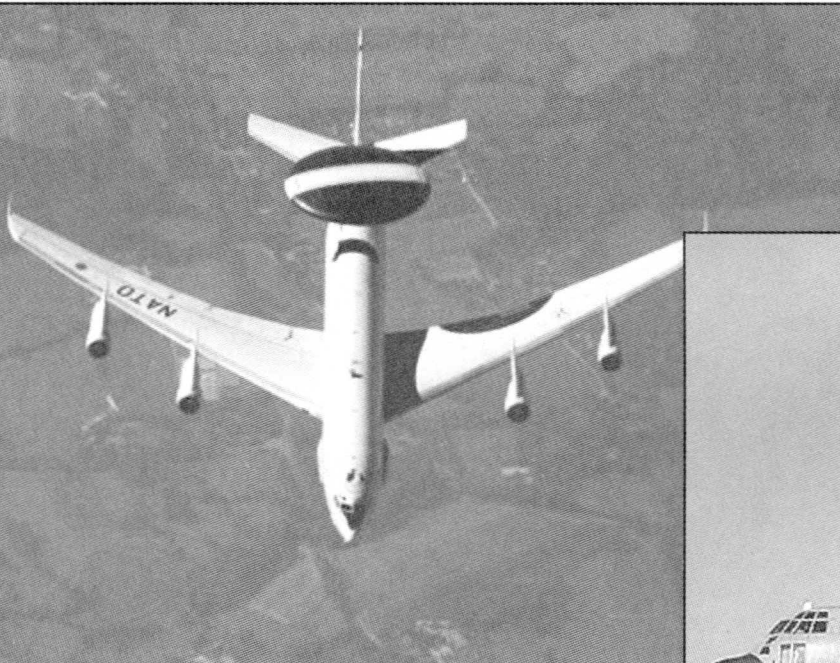
Oefening Bold Avenger 2007 (BAR 07)

Deze oefening heeft als doel procedures en tactieken in te oefenen voor het gebruik van «air power», teneinde de professionaliteit, de standardisatie en interoperabiliteit in het domein van luchtoperaties te verhogen. Per dag stegen

Entraînement «Bold Avenger 2007» (BAR 07)

Cet entraînement a pour but d'étudier des procédures et des tactiques en ce qui concerne l'emploi de «air power» afin d'améliorer le professionnalisme, la standardisation et l'interopérationalité dans le domaine des opérations aériennes. Chaque jour deux vagues d'avions décollaient pour un «full scale air war scenario». Les deux équipages étaient entraînés en manœuvres évasives, escorte d'avions de combat, «short field operations», vol en formation, parachutage et opérations aéroportées.

Cet exercice avait lieu du 31 août jusqu'au 14 septembre



twee golven van vliegtuigen op voor een «full scale air war scenario». Beide bemanningen werden getraind in: ontwijkingsmaneuvers, escorte van gevechtstoestellen, «short field operations», formatie vliegen, parachutage en luchtlandingsoperaties.

Deze oefening ging door in Örland, Noorwegen van 31 augustus tot 14 september. Dertien NAVO landen en de NAEWF (NATO Early Warning Force) met AWACS vliegtuigen namen aan de oefening deel. België nam deel met 10 F-16 en één C-130H. Deze oefening kan vergeleken worden met «Red Flag» in de USA, maar op een kleinere schaal.

en Örland (Norvège). Treize pays de l'OTAN et la NAEWF (NATO Early Warning Force) y participaient. La Belgique y participait avec 10 F-16 et un C-130H.

Le «BAR O?» peut être comparé avec le «Red Flag» aux USA, mais à une échelle plus modeste.

Het detachement van de 15 Wing bestond uit 22 personen: twee bemanningen, drie mission planning en negen technici. Het was vergezeld van het peloton «Ravair» (bevoorrading via de lucht) met zeven personen.

Le détachement du 15 Wing comptait 22 personnes: deux équipages de cinq personnes, trois personnes du «mission planning» et neuf techniciens. Il était accompagné par sept personnes du peloton «Ravair» (approvisionnement par air).

Crew 1

Maj G. Finck
Kapt D. Gochel
Adj. W. Vangrunderbeek
1SM K. Snelders
1SM R. Nysen

Crew 2

Kapt J. Herman
Cdt AM Jansen
Adj. J. Rotty
1SM Vlekken
Adj. B. Daems

Crew 1

Maj G. Finck
Kapt D. Gochel
Adj. W. Vangrunderbeek
1SM K. Snelders
1SM R. Nysen

Crew 2

Kapt J. Herman
Cdt AM Jansen
Adj. J. Rotty
1SM Vlekken
Adj. B. Daems

Naast de inzet van de C-130 CH-09 in de dagelijkse oefening, werd het vliegtuig samen met nog drie andere C-130s van de 15 Wing ingezet voor de ontplooiing en herontplooiing van de Belgische F-16, voor de ontplooiing van Ha CC Air Ramstein en voor luchttransportsteun aan Noorwegen.

A part de sa participation aux exercices journaliers, le C-130 CH-09 devait avec trois autres C-130 du 15 Wing, participer au déploiement et au redéploiement des F-16 belges, au déploiement du Ha CC Air Ramstein et au transport en support de la Norvège.



10 jaar Airbus A-310 in de 15 Wing

Op vrijdag 26 oktober werd een feestavond georganiseerd voor alle personeel A-310 van de voorbije 10 jaar. Organisator Olivier Demessemakers, steward A-310, geeft een nabeschouwing: "27 oktober 2007, OSu30. Moe maar voldaan doen we een korte nabeschouwing van de avond. Het was een groot succes! De genodigden, waaronder eveneens enkele mensen van Airbus Industries Toulouse, waren allen in de wolken met dit prachtig feest. Het fantastische buffet, met als kers op de taart een zeer speciaal dessertbuffet, werd door iedereen zeer gesmaakt. Daarna werd nog eens stevig uit de bol gegaan op de swingende deuntjes van de DJ. Het was een fijne avond van nog eens samenzijn en om herinneringen boven te halen. Aan de lachende gezichten bij het afscheid was het te merken: *10 years A-310 was a party people will remember!*"



Good show: noodlanding A-310 op Edinburgh

Op 9 september zetten boordcommandant Cdt S. Heyman en co-piloot S. Antoine de Airbus CA-01 met brandende motor veilig aan de grond op het vliegveld van Edinburgh-Turnhouse in Schotland. Er waren 130 Britse militairen aan boord. De opdracht gebeurde binnen het kader van ATARES (Air Transport and Air Refuelling Exchanges), een ruilvereenkomst waarbij de deelnemende landen voor elkaar opdrachten uitvoeren om hun gezamenlijke luchtransportcapaciteit maximaal te gebruiken. Het ATARES management gebeurt door het EAC (European Airlift Center) op de basis van Eindhoven. Een reserve motor diende aangebracht uit Singapore, waardoor de Airbus CA-01 gedurende drie weken geïmobiliseerd was op Edinburgh.



10 années d'Airbus A-310 au sein du 15 Wing

Vendredi 26 octobre, une fête a été organisée par et pour tous les membres d'équipage A-310 des dernières 10 années. L'organisateur Olivier Demessemakers, steward A-310, donne son impression: «Le 27 octobre 2007 à OSu30. Fatigués mais satisfaits, nous donnons un petit aperçu de cette soirée. C'était un grand succès! Tous les invités, dont une représentation du constructeur «Airbus Industries» de Toulouse, étaient ravis de la fête. Le buffet fantastique, avec comme cerise sur le gâteau un buffet de desserts vraiment formidable, a été fort apprécié par toutes les personnes présentes. Ensuite, on s'est donné du bon temps sur le rythme des airs présentés par le DJ. C'était une très bonne occasion d'être encore une fois ensemble et d'évoquer des souvenirs. Les visages rayonnants lors de l'adieu en donnaient la preuve: *10 years A-310 was a party people will remember!*».

Good show: atterrissage forcé d'un A-310 à Edimbourg

Le 9 septembre, le commandant de bord Cdt S. Heyman et son co-pilote P. Antoine ont fait un atterrissage forcé très réussi sur l'aérodrome d'Edimbourg-Turnhouse en Ecosse avec l'Airbus CA-01 dont un moteur avait pris feu. Il y avait 130 militaires britanniques à bord. Cette mission était faite dans le cadre d'ATARES (Air Transport and Air Refuelling Exchanges). Ils agissent d'un accord d'échange par lequel les pays participants s'offrent des missions afin d'utiliser au maximum leur capacité individuelle de transport aérien. L'ATARES est géré par le EAC (European Airlift Center), situé sur la base d'Eindhoven. Parce que le moteur d'échange devait venir de Singapore, l'Airbus CA-01 restait immobilisé pendant trois semaines à Edimbourg.



Oefening "Active Trip 07"

Van 8 tot 12 oktober vond in België de grote oefening "Active Trip 07" plaats. Defensie testte haar capaciteiten op het gebied van evacueren van landgenoten in gevaar (Non-Combattant Evacuation Operation of NEO).

Aan deze oefening namen ongeveer 2500 militairen van alle componenten deel, alsook 120 Franse parachutisten. Verschillende C-130

transportvliegtuigen zorgden voor de luchtsteun. De oefening speelde zich af in de regio's Antwerpen en Koksijde. Bij de start van de oefening, op vrijdagavond 8 oktober, brachten de C-130s bijna 500 paras naar de luchthaven van Deurne. Door de paras

werden 432 burgers opgehaald in de twee regio's en naar de vliegvelden van Zoersel en Koksijde gebracht om door de C-130s geëvacueerd te worden. Deze oefening had een zeer hoog realiteitsgehalte.



Manceuvre «Active Trip 07»

Du 8 au 12 octobre une grande manoeuvre «Active Trip 07» a eu lieu en Belgique. La Défense testait ses capacités dans le domaine d'évacuation de nos compatriotes en danger (Non-Combattant Evacuation Operation ou NEO). Environ 2500 militaires de toutes les composantes ainsi

que 120 parachutistes français y participaient. Le soutien aérien était assuré par plusieurs avions de transport C-130.

Cet exercice se faisait dans les régions d'Anvers et de Koksijde. Au début de l'exercice, le vendredi soir 8 octobre, les C-130 transportaient presque 500 paras vers l'aérodrome de Deurne. Les paras emmenaient 432 civils de ces deux

régions vers les aérodromes de Zoersel et de Koksijde, d'où ils étaient évacués par les C-130. Il faut ajouter que cet exercice atteignait un degré de réalisme très remarquable.

Oefening "Herky" in Toulouse

Gedurende twee periodes van twee weken (15 november tot 15 december), opereerden de C-130 bemanningen van het 20 Smaldeel, samen met de Franse C-130 en C-160 bemanningen, van op het vliegveld van Toulouse. Per periode werden telkens vier C-130s ingezet. Er werd een derde piloot toegevoegd aan elke bemanning om de opdrachten voor te bereiden.

Oefening "Herky" is voor de bemanningen C-130 sedert jaren een traditie geworden. Zij heeft tot doel de bemanningen te oefenen en te kwalificeren in tactische operaties bij dag en nacht, iets waarvoor zij gedurende het jaar weinig kans toe krijgen gezien de zware werklast die de normale transportzendingen met zich brengen.

Exercice «Herky» à Toulouse

Pendant deux périodes de deux semaines (du 15 novembre au 15 décembre), des C-130 de la 20 Escadrille opéraient avec des C-130 et des C-160 de l'Armée de l'Air Française à partir de la base de Toulouse.

Par période, le 15 Wing engageait quatre C-130. Chaque équipage était renforcé par un troisième pilote afin de préparer les diverses missions. L'exercice «Herky» est devenu parmi les équipages C-130 une vraie tradition. L'exercice a comme but d'entraîner et de qualifier les équipages dans des opérations tactiques et ceci aussi bien de nuit que de jour. Il est vrai que nos équipages n'ont pour ainsi dire pas l'occasion de s'entraîner pendant l'année courante, vu l'occupation très chargée que l'exécution de leurs missions normales de transport exige.

Leden schrijven ons

Norbert Niels: Congo juli 1960

In het artikel van Roger Terrijn (DAKOTA News 40), vallen de gebeurtenissen van 8 tot 10 juli samen met een SABENA vlucht die ik in die periode uitvoerde.

Op 9 juli 1960 om 10u33 vertrekt de DC-7C OO-CFF uit Brussel voor een regelmatige lijnvlucht naar Elisabethstad via Rome en Athene. Commandant Dewez is eerste piloot en ik zelf boordradio.

In Rome nemen we 57 passagiers aan boord met bestemming Elisabethstad. Na het opstijgen neem ik radiocontact met Athene waar we na een kort oponthoud om 17u50 vertrekken. Terwijl we Soedan overvliegen gedurende de nacht, meldt Khartoum ons dat er in Congo onlusten uitgebroken zijn en adviseert mij om contact te nemen met Brazzaville. Zo vernemen wij de ernst van de gebeurtenissen in Congo en de belegering van het Immo-Kasai gebouw in Luluaburg. Commandant Dewez beslist een

Nos membres nous écrivent

Robert Niels: Congo juillet 1960

«Dans l'article de Roger Terrijn (DAKOTA News 40), les événements entre le 8 et le 10 juillet coïncident avec une mission SABENA que j'effectuais pendant cette période.

Le 9 juillet, à 10h33, le DC-7C OO-CFF part de Bruxelles pour un vol régulier vers Elisabethville via Rome et Athènes. Le commandant Dewez est le commandant de bord et je fais partie de l'équipage en tant qu'opérateur radio.

A Rome, nous embarquons 57 passagers italiens pour Elisabethville. Après le décollage, je prends contact avec Athènes d'où nous décollons après une courte escale à 17h50.

La nuit nous survolons Khartoum qui nous avise que des troubles ont éclaté au Congo et que Brazzaville nous demande de lui contacter. Nous sommes informés de l'ampleur des événements au Congo et apprenons aussi que le bâtiment de l'Immo-Kasai à Luluabourg est assiégé. Le commandant Dewez décide de se

omweg te maken om Kamina te contacteren en mee te delen dat wij uitwijken naar Salisbury waar we onze passagiers zullen ontladen om daarna ons vliegtuig ter beschikking te stellen voor de Belgische Strijdkrachten in Congo.

Kamina vraagt ons om van Salisbury door te vliegen naar Elisabethstad en daar passagiers in te laden en ze naar Kamina te brengen. Als we in Salisbury opstijgen is het 9u40. Op 10 juli heeft de bemanning reeds 24 uur prestaties. Twee uur later landen we in Elisabethstad. De eerste persoon die aan boord komt is de echtgenote van de Italiaanse consul die dezelfde morgen door rebellen vermoord werd.

Om 12u35 stijgen we op in Elisabethstad en landen om 13u55Z in Kamina. Vijftien minuten later stijgen wij opnieuw op naar Elisabethstad. Het is 16u55 als we voor de tweede maal landen in Kamina met vluchtelingen. Om 19u20 vertrekken we uit Kamina naar Leopoldstad. Als we daar om 22u20Z landen heeft de bemanning bijna 40 uur prestaties!

Deze episode is het begin van een "airlift" om onze landgenoten te redden. En wat mij betreft komt er na de "airlift" nog een periode van opdrachten met DC-3 in Congo (UNO, FNC, enz ...).

Dit alles om te illustreren hoe dicht SABENA en de 15 Wing bij elkaar waren in die moeilijke julidagen van 1960.

Padre Victor Miller: Dank

«Mijn hartelijke dank aan de aanwezige anciens van de 15 Wing en aan de vrijwilligers van het Dakotacentrum die ik mocht ontmoeten op woensdag 7 november. Speciale dank aan kolonel A. Vermeesch voor de interessante rondleiding in het museum en het archief van Dakota. Ik zal genieten van de «Geschiedenis van de 15 Wing» en de tijdschriften Dakota News die ik als herinnering mocht ontvangen. Nog veel moed en Gods zegen, Padre Miller.»

détourner de l'itinéraire initial afin de pouvoir contacter Kamina et afin de leur communiquer que nous allons faire une diversion vers Salisbury pour y débarquer nos passagers et que par après nous mettons notre avion à la disposition des Forces Armées Belges au Congo.

Kamina nous demande de redécoller de Salisbury pour Elisabethville pour y embarquer des civils à destination de Kamina. C'est 9h40 le 10 juillet quand nous décollons de Salisbury. A ce moment, l'équipage a déjà presté 24 heures. Deux heures plus tard, notre DC-7C se pose à Elisabethville. La première personne qui monte à bord est l'épouse du consul d'Italie, lui-même assasiné le matin par les rebelles.

Nous décollons d'Elisabethville à 12h35 et atterrissons à Kamina à 13h55. Quinze minutes plus tard nous décollons à nouveau pour Elisabethville. C'est 16h55 quand nous déposons les réfugiés une deuxième fois à Kamina. Nous quittons Kamina à 19h20 pour Léopoldville. A l'atterrissage à 22h20, l'équipage a presté pratiquement 40 heures!

Cet événement allait représenter le début d'un «airlift» ayant comme but le sauvetage de nos compatriotes. Et en ce qui me concerne, après cet «airlift», je participais encore à plusieurs missions en DC-3 au Congo (pour l'UNO, la FNC, etc...).

Tout ceci illustre bien la coopération intense entre la SABENA et le 15 Wing pendant ces jours très difficiles du mois de juillet 1960.»

Padre Miller: Merci

«De tout cœeur merci aux anciens du 15 Wing et aux bénévoles du centre Dakota que j'ai eu le plaisir de rencontrer le mercredi 7 novembre. Je suis tout spécialement reconnaissant au colonel A. Vermeesch pour la très intéressante visite guidée du musée et des archives Dakota. Je lirai avec plaisir l'«Histoire du 15 Wing» et les revues Dakota News qui m'ont été remises en souvenir de cet agréable visite. Bon courage et que Dieu vous bénisse.»



Oproep aan personeel 15 Wing Appel au personnel du 15 Wing

Tentoonstelling 60 jaar 15 Wing - Exposition 60 ans 15 Wing

**Het DAKOTA Documentatiecentrum van de 15 Wing zoekt foto's
van opdrachten, oefeningen en operaties in de periode 2000 - 2007**

**Le Centre de Documentation du 15 Wing cherche des photo's
des missions, exercices et opérations de la période 2000 - 2007**

**Contacteer/Contactez Axel Vermeesch: Tf 015-614265
axel.vermeesch@telenet.be**