



NEWS

N° 42- Feb 2008
Fev



NOS FORCES
MAGAZINE MILITAIRE BELGE
du soldat... au civil

5 F

Dans ce numéro :

50 ANS

D'AVIATION MILITAIRE

15 Wing : 60!

Congo 1960, part 3

N° 30
OCTOBRE
1960

Inhoud



Sommaire

Blz 3 : Editoriaal

Blz 4 : 15 Wing bestaat 60 jaar

Blz 8 : Geboorte van het luchttransport
in de schoot van het militaire
vliegwezen

Blz 14 : Dakota flash

Blz 16 : Luchttransportoperaties in Congo
tijdens de maanden juli en
augustus 1960 (3)

Blz 24 : 15 Wing vandaag -
nieuwjaarstoespraak van de
korpscommandant



P 3 : Editorial

P 4 : 60 Ans du 15 Wing

P 8 : Naissance du transport
aérien au sein de l'aviation
militaire

P 14 : Dakota flash

P 16 : Opérations transport aérien-
nes au Congo au mois de
juillet et août 1960 (3)

P 24 : 15 Wing aujourd'hui -
discours de nouvel-an du
Chef de corps

Omslagfoto : reproductie van een voorpagina van het militaire
tijdschrift "Nos Forces, oktober 1960" .

Op de foto, v.l.n.r.: De Geyter, Baudoul, Williquet, Jeannée,
Verlaak.

En couverture : réproduction d'une page de couverture du
magazine militaire "Nos Forces, octobre 1960" .

Sur la photo, d.g.à.d.: De Geyter, Baudoul, Williquet, Jeannée,
Verlaak.

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

Redactie :

Axel Vermeesch, René Hoeben, Jos Ackermans, André
Janssens

Layout : André Janssens

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

Foto's : Jacques Van Hyfte, fotosectie 15 Wing

Druk : Boone-Roosens, Lot

Verantwoordelijke Uitgever : Axel Vermeesch

Adres :

Dakota - 15 Wing Luchttransport

Haachtsesteenweg 138 1820 Melsbroek

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

e-mail : dakota_melsbroek@skynet.be

dakota_archives@skynet.be

Openingsuren: maandag & woensdag, van 14 tot 18 uur

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

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

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

Rédaction :

Axel Vermeesch, René Hoeben, Jos Ackermans, André
Janssens

Layout : André Janssens

Traduction : Christophe Waterkeyn, Jacques de
Brouwer, Isabelle et Léon Hadermann, Marie-Christine
et Paul Buyse, Jos Thewissen, Gilbert Desmet

Photos : Jacques Van Hyfte, section photo 15 Wing

Imprimerie : Boone-Roosens, Lot

Editeur responsable : Axel Vermeesch

Adresse :

Dakota - 15 Wing Transport Aérien

Haachtsesteenweg 138 1820 Melsbroek

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

e-mail : dakota_melsbroek@skynet.be

dakota_archives@skynet.be

Heures d'ouverture: lundi & mercredi, de 14 à 18 hrs

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>



Op 1 februari 1948 kondigt het Ministerie van Landsverdediging een grote reorganisatie aan die vanaf 1 mei zou worden doorgevoerd. Zo wordt de 169 Wing transport met het 366 en het 367 Smaldeel van dan af de 15 Wing Vervoer en Verbindingen met het 20 en het 21 Smaldeel. Kolonel L. Leboutte, Stafchef van het Militair Vliegwezen, hield eraan dat de Belgische eenheden een Belgische benaming kregen en niet langer werden aangeduid met RAF benamingen. De 15 Wing viert dit jaar dus zijn 60ste verjaardag! Namens onze leden wensen wij dan ook de bevelhebber en het personeel van harte proficiat. Zoals blijkt uit de nieuwjaarstoespraak van Kolonel Vlieger Bernard Flamang zal deze verjaardag op een gepaste wijze gevierd worden. U kan deze toespraak lezen in de rubriek "De 15 Wing vandaag".

Ook onze VZW DAKOTA Documentatiecentrum van de 15 Wing, zal aan deze viering meewerken. Door enkele vrijwilligers wordt reeds volop gewerkt aan een tentoonstelling "60 jaar 15 Wing in beeld en woord". Alle foto's, documenten en voorwerpen die kunnen bijdragen om in deze tentoonstelling een volledig beeld te geven van de voorbije 60 jaar zijn van harte welkom! Piet Claes, een van onze medewerkers, is bijna klaar met een nieuwe herziene en rijk geïllustreerde "Geschiedenis van de 15 Wing Luchttransport" die in september 2008 als boek zal uitgegeven worden.

De redactie hield eraan om in de vier nummers van DAKOTA News die dit jaar uitgegeven worden telkens enkele artikels in het kader van de verjaardag "60 Jaar 15 Wing" te plaatsen. In de eerste twee artikels van deze speciale reeks proberen wij u een beeld te geven van het ontstaan van het militair luchttransport en van het vliegveld van Melsbroek, alsook van de eerste jaren van de 15 Wing en wat eraan vooraf ging. Het voornaamste artikel van deze reeks is gebaseerd op het schitterende boek van Mike Donnet "50 Jaar militaire luchtvaart". Er werd zo weinig mogelijk veranderd aan de oorspronkelijke tekst van de artikels om de sfeer van de tijd waarin ze geschreven zijn te behouden.

In de rubriek "Geschiedenis" vindt u het derde deel van het artikel door Roger Terrijn: "Luchttransportoperaties in Congo in juli en augustus 1960". Hiermee komt een einde aan onze reeks over een van de meest epische periodes uit de geschiedenis van de 15 Wing, de humanitaire interventie en evacuatie van Europeanen bij de muiten van de Congolese militairen na de onafhankelijkheid in 1960.

Le 1 février 1948, le Ministère de la Défense Nationale annonce une importante réorganisation prévue pour le 1 mai. Le 169 Wing Transport et les escadrilles 366 et 367 deviennent le 15 Wing Transport et Communications avec la 20 et la 21 escadrille. Le Colonel L. Leboutte, Chef de Corps de l'Aviation Militaire, tenait à ce que les unités belges reçoivent une dénomination belge et ne soient plus désignées sous dénomination RAF. Le 15 Wing célèbre cette année son 60^{ème} anniversaire! Au nom de nos membres, nous adressons au commandant et au personnel nos sincères félicitations. Tel qu'il en ressort du discours de nouvel an du Colonel-Aviateur Bernard Flamant, cet anniversaire sera fêté comme il se doit. Vous trouverez le texte de ce discours dans la rubrique «le 15 Wing aujourd'hui».

Notre SPRL Centre de Documentation Dakota du 15 Wing participera également à cette célébration. Certains de nos bénévoles travaillent déjà à une exposition «15 Wing 60 ans en images et paroles». Tous les documents, photos et objets pouvant contribuer à cette exposition afin de donner un image complète de ces 60 années passées sont les bienvenus! Un de nos collaborateurs, Piet Claes, a pratiquement terminé une version revue et richement illustrée de l'«Histoire du 15 Wing Transport Aérien» qui sera publiée en septembre 2008.

La rédaction a tenu à publier dans les quatre numéros de DAKOTA News de cette année quelques articles se situant dans le contexte de l'anniversaire «15 Wing 60 Ans». Dans les deux premiers articles de cette série spéciale, nous tentons de retracer pour vous l'origine du transport militaire et de l'aérodrome de Melsbroek, ainsi que les premières années du 15 Wing et la période qui y précéda. L'article principal de cette série est basé sur l'excellent livre de Mike Donnet «50 Ans d'aviation militaire». Nous avons préservé tant que possible le texte initial de ces articles afin de garder l'atmosphère de l'époque à laquelle ils ont été écrits.

Dans la rubrique «Histoire», vous trouverez la troisième partie de l'article de Roger Terrijn «Les opérations de transport aérien au Congo en juillet et août 1960». Cet article termine la série consacrée à l'une des périodes les plus épiques de l'histoire du 15 Wing, à savoir l'intervention humanitaire et l'évacuation des Européens lors de la mutinerie des militaires congolais après l'indépendance en 1960.



60 jaar 15 Wing

Le 15 Wing a 60 ans

Het prille begin van het Belgisch militair luchttransport

Artikel overgenomen uit een driedelig werk over de Belgische Luchtmacht, geschreven in 1962 door een onbekend auteur. Het met mooie illustraties versierde werk werd volledig in kalligrafie gezet bij de Zusters van het Kardinaal Van Roey Instituut in Vorselaar. Het hoe en waarom van dit mooie werkje is ons onbekend - misschien weet iemand van onze lezers daar meer over.

Een kopie van dit juweeltje kan bewonderd worden in het archief van Dakota (zie blz 27).

Vertaling: René Hoeben

De geschiedenis van de 15 Vervoer- en Verbindingswing (15 VVbW) is niet beladen met grote wapenfeiten. Geen enkel bedwelmend gevecht, geen enkel zegebulletin. Deze mannen kennen zelfs de opwindende uitbundigheid niet die de geesten van de eenzame jagers modelleert. Ze verheerlijken zich niet met woorden zoals "hoogte, snelheid, risico"; noch met duizelingwekkende klim, krankzinnige duikvlucht, stoutmoedige aanval, uitbundige salvo's of acrobatie. Geen spektakel!

Zijn geschiedenis is helemaal gesteund door eenvoud en rustige vastbeslotenheid. De 15 VVbW is zo bescheiden dat hij zich niet beroept op stoutmoedige avonturen, zo efficiënt dat hij zijn eigen tradities gesmeed heeft, zo rustig en moedig dat hij er, zonder ook maar één mislukking, in geslaagd is gedurende bijna vijftien jaar de meest verscheidene en ondankbare opdrachten die haar toevertrouwd werden uit te voeren.

De 15 VVbW heeft zijn naam slechts gekregen op 1 februari 1948. Hij is nochtans een kind van de oorlog 40-45, geboren uit de enkele Belgen opgeleid in oktober 1944 te Crosby-on-Eden en te Welford, twee vliegvelden van het Transport Command van de RAF. Na ongeveer 80 vluchten uitgevoerd te hebben op Dakota, worden deze bemanningen toegewezen aan Squadrons 187 en 525 van de RAF te Membury. Belgische piloten die gediend hebben bij de jacht, Bomber Command en Coastal Command komen de effectieven aanvullen. Samen doen ze hun eerste ervaringen transport op tijdens verbindingen naar India. Terwijl de Belgen toekomen trekt het Air Ministry de Engelse bemanningen terug. En aldus op een mooie dag wordt het 525 Squadron toevertrouwd aan de Belgen.

Zodra ons nationaal grondgebied bevrijd is wordt eveneens een flight verbindingen opgericht, uitgerust met Anson en Dominie. Gestationeerd te Hendon zal hij de regelmatige verbindingen tussen Londen en Brussel verzekeren. In

Les premières années du transport aérien militaire belge

Cet article est repris d'une oeuvre en trois tomes sur la Force aérienne belge, écrite par un auteur inconnu en 1962. Ces livres, joliment illustrés ont été calligraphiés chez les Soeurs de l'Institut Cardinal Van Roey à Vorselaar. Nous ne connaissons ni le comment ni le pourquoi de cette belle réalisation, mais nous espérons qu'un de nos lecteurs pourra «éclairer notre lanterne».

Une copie de ce bijou peut être admirée dans les archives de DAKOTA (voir p. 27).

L'histoire du 15 Wing de Transport et de Communications (15 WTC) n'est pas fleurie de hauts faits d'armes. Aucun combat enivrant, aucun bulletin de victoires. Ses hommes ne connaissent même pas cette frémissante exaltation qui façonne l'esprit des chasseurs solitaires. Ils ne se glorifient pas de mots «altitude, vitesse, risques», ni ascensions vertigineuses, ni plongées folles, ni assauts audacieux, ni tirs frénétiques, ni voltige. Pas de spectacle!

Son histoire est toute faite de simplicité, de calme courage. Le 15 WTC est si simple qu'il ne s'enorgueillit pas d'aventures téméraires, si efficace qu'il a forgé lui-même sa propre tradition, si calmement courageux que, sans un seul échec, il réussit depuis bientôt quinze ans les missions les plus variées, les plus ingrates qui lui sont confiées.

Le 15 WTC n'a reçu son nom que le 1 février 1948. Il est cependant un enfant de la guerre 40-45 car il est né des quelques belges entraînés en octobre 1944 à Crosby-on-Eden et à Welford; deux aérodromes du Transport Command de la RAF. Après y avoir effectué 80 heures de vol environs sur Dakota, ces équipages sont tout d'abord affectés aux Squadrons 187 et 525 de la RAF à Membury. Des pilotes belges ayant servi à la chasse, au Bomber Command et au Coastal Command grossissent les effectifs. Ensemble, ils forgent leur première expérience transport sur la ligne des Indes. Parallèlement à l'arrivée des nôtres, l'Air Ministry retire les équipages anglais. Et voici qu'un beau jour le Squadron 525 est confié aux seuls belges.

Un flight de communication équipé de Anson et Dominie est également constitué dès la libération du territoire national en septembre 1944. Basé à Hendon il assurera les liaisons aériennes régulières entre Londres et Bruxelles. En août 1946 ces deux unités viendront s'installer à Evere et deviendront le 169 Wing fort de deux escadrilles: la 366



augustus 1946 komen deze twee eenheden zich installeren te Evere en vormen er de 169 Wing bestaande uit twee smaldelen: het 366 Smd uitgerust met Dakota en het 367 Smd uitgerust met Anson, Oxford, Dominie en Proctor. Majoor Carlier, de meest ervaren piloot die gediend heeft bij Transport Command van de RAF, valt de eer te beurt het bevel te voeren over deze eerste Belgische luchttransport eenheid.

Oxford

De eerste regelmatige zendingen naar Wahn, Hendon, Villacoublay en Prestwick beginnen onmiddellijk. Prestwick! Daar is het dat het onderhoud van de Dakota gebeurt, want onze logistieke organisatie kon het ritme van de operaties nog niet aan. Dus moet een groot deel van de onderhoudswerken nog voor enige tijd toevertrouwd worden aan het buitenland. Het is zo dat tijdens een vlucht naar Prestwick de kapitein Loyen en zijn zes makkers omkwamen door bij slechte weersomstandigheden te pletter te vliegen tegen een heuvel.

Pas geïnstalleerd in Evere in september 1946, heeft de 169 Wing de eer Sir Winston Churchill te vervoeren van Biggin Hill naar Parijs en daarna naar Brussel. De maand daarop heeft de wing het voorrecht zijne Koninklijke Hoogheid Prins Regent Karel naar Parijs te vliegen. Dit trots begin gemengd met het verlangen hun nieuwe eenheid uit te bouwen, vervult de eerste bemanningen met een groot enthousiasme.

In 1947 neemt luitenant-kolonel Van Rollegem plaats aan boord van de rijkelijk uitgeruste Dakota K-10 voor een zeer speciale opdracht: naar Congo vliegen, er Zijne Koninklijke Hoogheid de Prins Regent aan boord nemen en hem

**Fassberg, Dakota K10**

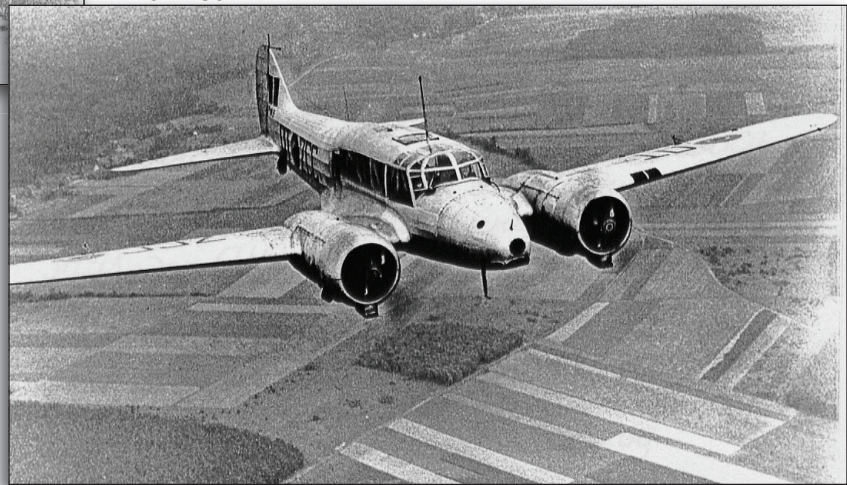
naar de verschillende steden brengen die hij wenst te leren kennen. Deze rondreis zal twee maanden duren. Vertrokken op 24 juni landt de K-10 te Leopoldstad op 28 juni na technische tussenlandingen te Tunis, Cairo, Khartoem,

Esc équipé de Dakota et la 367 Esc qui réunit des Anson, Oxford, Dominie et Proctor. C'est au major Carlier, le plus expérimenté des pilotes belges ayant servi au Transport Command de la RAF, qu'échoit l'honneur d'assurer le commandement de cette première unité de transport uniquement belge.

Les premières missions débutent immédiatement sur les lignes de Wahn, Hendon, Villacoublay et Prestwick.

Prestwick! C'est là que se font les révisions des Dakota, car l'organisation de notre logistique n'a pu atteindre le rythme des opérations. Aussi une bonne partie des travaux de maintenance doit pour un temps encore demeurer confiée à l'étranger. C'est là, que lors d'un vol de convoyage, le capitaine Loyen et six de ces compagnons meurent en percutant une colline dans le mauvais temps.

A peine installé à Evere, en septembre 1946, le 169 Wing a l'honneur de conduire Sir Winston Churchill de Biggin Hill à Paris, puis à Bruxelles. Le mois suivant il reçoit le privilège d'emmener à Paris Son Altesse Royale le Prince Régent Charles. Ces fiers **Avro Anson**



débuts, mêlés au désir de grandir leur jeune unité, insufflent aux premiers équipages l'enthousiasme le plus vif.

En 1947 le lieutenant-colonel Van Rollegem s'embarque dans le Dakota K-10 richement aménagé pour une mission spéciale: rejoindre le Congo Belge, y prendre à bord Son

Altesse Royale le Prince Régent et la conduire dans les différentes villes qu'Elle désire connaître. Ce périple princier dure deux mois. Parti le 24 juin, le K-10 touche Léopoldville le 28 après les escales techniques à Tunis, Le Caire, Khartoum, Malakal,

Irumu, Cocquilhatville, Juba et Stanleyville. Jusqu'au 8 août Son Altesse Royale poursuit une visite triomphale. Le 16 août le K-10 reprend le chemin du retour par la vallée du Nil, Benghazi, Tunis et Marseille, avec à son bord



Malakal, Irumu, Coquilhatstad, Juba en Stanleystad. Tot 8 augustus vervolgt Zijne Koninklijke Hoogheid zijn triomfantelijk bezoek. De 16 augustus herneemt de K-10 de terugreis via de valei van de Nijl, Benghazi, Tunis en Marseille, met aan boord de heer Jungers Gouverneur-generaal van Congo. Het toestel vervoegt Brussel na twee maanden en 104 vluchten.

Een nieuwe vlucht naar Congo op 24 november van hetzelfde jaar vervoert tien leden van een Gemengde Militaire Commissie, belast met het prospecteren van de gebieden waar later de befaamde basissen van Kamina en Kitona zullen gebouwd worden. De Dakota, onder het bevel van luitenant-kolonel Burniaux, neemt nu de route over de Sahara via Algiers, Ouargla, Elgolea, Tanezrouft, Bidonville, Gao, Kano en Libenge.

Men kan zich zonder moeite de opwindende voorstellen die de jonge 15 VVbW bezielt in dat tijdperk. Want voor deze lange reis van meer dan 7.000 km die zeeën, woestijnen, bergen en wouden overbrugt zijn voor het plannen van de routes en het kiezen van de tussenlandingen **w e i n i g b e t r o u w b a r e**



gegevens beschikbaar. Men moet alles uitvinden, organiseren en voorzien. Het is zo dat de ervaring waarop de Luchtmacht zich op dat ogenblik kan beroepen onbeduidend is. Er was wel op 9 maart 1926 de vlucht geweest van de Breguet-19 "Koningin Elisabeth", uitgevoerd door de luitenant Medaets. Hij volbracht de eerste verbinding heen en terug België-Congo van het Militaire Vliegwezen, via Belgrado, Athene, Cairo, Albara, Mongala en Lisala. In feite een voorproefje van de huidige route via de vallei van de Nijl. Er was ook op 7 december 1930, een tweede heen en weer vlucht uitgevoerd door de kapiteins Vanderlinden en Fabry. Maar dit waren slechts sportieve inspanningen, prestaties zonder vervolg, maar die desondanks blijken gaven van de vurige wens van onze militaire vliegers om België met Congo te verbinden via de lucht. Maar als ons militair luchttransport in 1946 geboren wordt in een vernieuwde Belgische Luchtmacht, zijn de vluchten uit 1926 en 1930 reeds lang in de vergetelheid geraakt.

Nauwelijks ontstaan, evolueren de opdrachten van de 169 Wing zonder overgang en in minder dan een jaar, van sprongetjes tussen Brussel, Londen, Parijs en Keulen, naar lange afstandsvluchten naar Centraal Afrika. Er waren veel problemen op te lossen in een recordtijd: een sinds jaren verouderde luchtvaartdocumentatie aanpassen, een gunstige route zoeken zelfs indien de navigatiehulpmiddelen ontbreken of onbetrouwbaar zijn,

monsieur Jungers, gouverneur-général du Congo. Il rejoint Bruxelles après deux mois et 104 heures de vol.

Le 24 novembre de la même année un nouveau vol emporte vers le Congo une commission militaire mixte de dix membres chargés de prospecter les terrains qui deviendront plus tard les fameuses bases de Kamina et Kitona. Le Dakota sous le commandement du lieutenant-colonel Burniaux s'engage cette fois à travers le Sahara, passant par Alger, Ouargla, Elgolea, Tanezrouft, Bidonville, Gao, Kano, et Libenge.

On imagine aisément la fièvre qui doit animer le jeune wing à cette époque. Car pour cette longue ligne de plus de 7.000 km qui enjambe les mers, les déserts, les monts, les forêts, pour cette route à suivre, ces escales à choisir, les renseignements valables sont rares. Il faut tout créer,

o r g a n i s e r ,
prévoir. C'est qu'en effet l'expérience dont peut se prévaloir la Force Aérienne à ce moment, est bien dérisoire. Il y a bien eu le 9 mars 1926 le vol du Breguet-19 «Reine Elisabeth» commandé par le lieutenant Medaets qui réalisa la première liaison

aller et retour Belgique-Congo de l'Aviation Militaire, en passant par Belgrade, Athènes, Le Caire, Albara, Mongala et Lisala. Sorte de préfiguration de la ligne actuelle via la vallée du Nil. Il y eut également le 7 décembre 1930 un deuxième vol aller et retour exécuté par les capitaines Vanderlinden et Fabry. Mais ce ne sont là qu'efforts sportifs, performances sans lendemain mais qui manifestent néanmoins l'ardent désir des aviateurs militaires de relier par la voie aérienne le Congo à la Belgique. Mais ces vols de 1926 et 1930 sont enfoncés depuis longtemps dans l'oubli, quand naît le transport aérien militaire en 1946 dans une Force Aérienne Belge renouvelée.

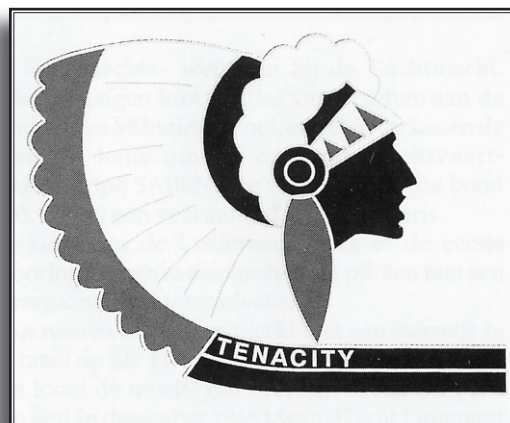
A peine sorti du cocon le 169 Wing passe sans transition, en moins d'un an, des timides sauts de puces entre Bruxelles, Londres, Paris et Cologne, aux bonds extérieurs des longs courriers vers le centre de l'Afrique. Aussi, que de problèmes à résoudre en un temps record. Extrapoler une documentation aérienne vieille de plusieurs années, chercher une route favorable bien que les aides à la navigation soient insuffisantes ou défectueuses, fixer sur des cartes périmées des aérodromes désaffectés, d'autres qui ont été créés depuis les hostilités, découvrir parmi les escales celles qui pourraient ravitailler en essence et huile, effectuer les dépannages éventuels, connaître les sentiments des autorités où l'avion devrait se poser, apprendre comment y régler les transactions de ravitaillement et l'hébergement, s'informer du réseau



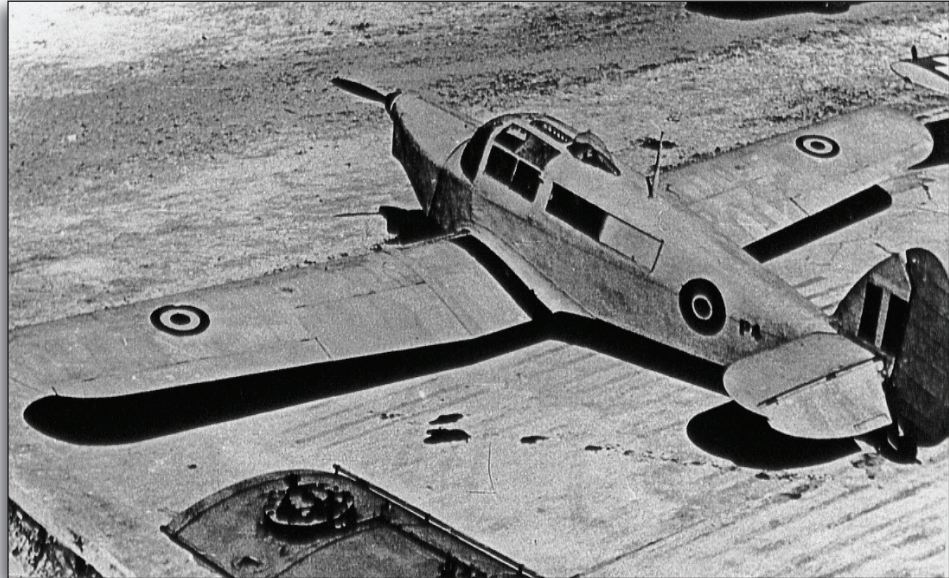
buiten dienst gestelde en nieuw aangelegde vliegvelden situeren op verouderde kaarten, ontdekken welke tussenstops bevoorrading in benzine en olie kunnen leveren, waar kan men eventuele herstellingen uitvoeren, de houding van de lokale autoriteiten waar we zouden landen achterhalen, uitvinden hoe men de overeenkomsten met betrekking tot ravitaillering en logement moet regelen, zich informeren over de organisatie van opsporing en redding, o verleveringsuitrustingen samenstellen, onderhandelen met de autoriteiten van de overvlogen landen, enz... . Alles moet uitgevonden, geïmproviseerd en opgebouwd worden. Gelukkig kunnen we rekenen op de gulle en waardevolle raadgevingen van de "Armée de l'Air Française". Men begrijpt dat op het ogenblik van vertrek de bemanningen soms verward geraken in de voorbereidingen: een zekere onrust laat zich voelen terwijl een slimme duivel in het oor fluistert "ben je niets vergeten?".

Gedreven door zijn jeugdige dynamisme beperkt de 169 Wing zich niet tot het probleem Congo. Hij moet zich voorzien van een organisatie aangepast aan de behoeften en zijn groei voorbereiden door het opleiden van nieuwe bemanningen en specialisten bedreven in alle disciplines van het luchttransport. Zo wordt in 1947 de TCU (Transport Conversion Unit-Transport Conversie Eenheid) opgericht. Hetzelfde jaar wordt gestart met fotografische opdrachten ten voordele van het Militair Cartografisch Instituut. Bemanningen worden afgedeeld naar Katanga met vliegtuig en fotografische uitrusting. Tijdens drie maanden durende opdrachten realiseren ze de fotografische dekking van de provincie. Op 11 september 1947 beginnen de eerste parachutages van personeel te Schaffen. De Wing specialiseert zich ook in tactische luchtondersteuning.

Op 1 februari 1948 geeft de 169 Wing zijn benaming op en wordt vanaf nu de 15 Vervoer en Verbindingswing. De stafchef van de Luchtmacht kent aan zijn twee transportsmaldelen het legendarisch kenteken van de Sioux toe met de leuze "Tenacity". Omringd met rood of blauw was de Sioux het embleem van de twee verkenningssmaldelen van het 1 Regiment Aéronautique, het 9 Smd en het 14 Smd die zich onderscheiden in mei 1940 door hopeloze opdrachten uit te voeren. Het is een eer dit embleem te ontvangen. Maar met dit embleem en deze leuze, met dergelijk verleden, zal de 15 VVbW moeten bewijzen dat hij het vertrouwen dat hem geschonken wordt, ook waardig is.



de recherche et de sauvetage, constituer les dotations de matériel de survie, traiter avec les autorités des pays survolés, etc Tout doit être imaginé, improvisé, échafaudé. Heureusement l'Armée de l'Air Française nous gratifie généreusement de ses conseils précieux. L'on comprend qu'au moment du départ, les équipages soient troublés par les préparatifs: une inquiétude sournoise pince chacun au cœur tandis qu'un malin démon souffle

Percival Proctor

cruellement aux oreilles «N'as-tu rien oublié?».

Poussé par son jeune dynamisme le 169 Wing ne se borne pas au problème Congo. Il doit se doter d'une organisation conforme à ses besoins, prévoir son expansion par la formation d'équipages et spécialistes rompus à toutes les disciplines du transport aérien. Ainsi en 1947 un TCU (Transport Conversion Unit-Cours de Conversion au Transport) est créé. La même année débutent les missions de photographies aériennes au profit de l'Institut Cartographique Militaire. Des équipages sont détachés au Katanga avec avion et équipement photo. Ils y entreprennent pendant des campagnes de trois mois le relevé photographique de la province. Le 11 septembre débutent à Schaffen les premiers parachutages d'hommes. Le Wing se spécialise aussi dans l'appui aérien tactique.

Le 1 février 1948, le 169 Wing abandonne son appellation et se nomme désormais le 15 Wing de Transport et de Communications. Le chef d'état-major général de la Force Aérienne attribue à ses deux escadrilles l'insigne légendaire du Sioux avec sa devise «Tenacity». Cerclé de bleu ou de rouge, le Sioux fut antérieurement l'emblème des deux escadrilles d'observation du 1 Régiment d'Aéronautique, la 9 Esc et la 14 Esc, qui se sont distinguées en mai 1940 en accomplissant des missions désespérées. C'est un honneur d'être gratifié de cet insigne. Mais avec lui, mais avec cette devise, mais avec pareils antécédents, le 15 WTC se doit de prouver qu'il est digne de la confiance qui lui a été accordée.



De geboorte van het luchttransport en het vliegveld van Melsbroek in de schoot van de Belgische militaire luchtvaart

Dit artikel, samengesteld door Axel Vermeesch, bestaat uit verschillende passages uit het boek "50 Ans d'aviation militaire, témoignage de Mike Donnet" (Editions Musée Royale de l'Armée, 1997).

Vertaling: André Janssens



Cet article, réalisé par Axel Vermeesch, est construit sur une base de différents extraits du livre "50 Ans d'aviation militaire, témoignage de Mike Donnet" (Edition Musée Royal de l'Armée, 1997).

M. Donnet 1944

Op 9 april 1946 vraagt mijnheer R. de Fraiteur, minister van landsverdediging aan "group-captain DFC" L. Leboutte om een voorstel te doen met het oog op de organisatie van een militair vliegwezen. Hij voegt er enkele punten aan toe die moeten dienen als basis, meer bepaald uit het akkoord Eden-Spaak. Dit akkoord voorziet dat Groot-Brittannië bijstand verleent op het gebied van uitrusting en training van de Belgische strijdkrachten en moet toelaten dat het vliegwezen vier jachtsmaldelen kan oprichten, naast een transportsmaldeel.

Een groep enthousiaste officieren, verlangend om bij te dragen aan de realisatie van een onafhankelijke luchtmacht, ontvouwt op korte tijd haar plannen. Zij voorziet drie bestuursniveau's, te weten: de Generale Staf van het vliegwezen, de Personeelsdienst en de Dienst Organisatie en Bevoorrading, met als respectieve verantwoordelijke bevelhebbers "group-captain DFC" L. Leboutte, "group-captain" H. De Bock en "wing-commander DFC" M. Donnet. De eenheden, smaldelen, scholen en depots zullen afhangen van drie groeperingen: Operaties, Opleiding en Training en Techniek.

De groepering operaties bestaat uit vier jachtsmaldelen, een smaldeel nachtjacht, twee transportsmaldelen en een verbindingssmaldeel.

Op 17 juni 1946 begeeft een officiële afvaardiging van het militaire vliegwezen, onder de leiding van "group-captain DFC" De Soomer, zich naar Londen voor gesprekken met het Air Ministry. De Soomer legt er uit dat het Belgisch militair vliegwezen, met behoud van zijn volledige onafhankelijkheid, in de toekomst zou kunnen afhangen van de RAF op operationeel gebied, naast training en logistiek. Het personeel zou beheerd en betaald worden door België, het materieel zou geleverd worden door de Britten en de opleiding zou verzorgd worden door de Belgen volgens de criteria van de RAF. Elke levering of dienst zou door de Belgen worden terugbetaald. In feite betaalde de Belgische regering al sinds 1942 jaarlijks het equivalent van twee smaldelen Spitfires. Het voorstel om te integreren in de RAF beviel de Britse militairen wel. Na evenwel contact gehad te hebben met hun socialistische politieke bazen, moesten zij ons meedelen dat het niet kon aanvaard worden. Het akkoord dat bij deze missie wel bereikt

De Soomer



Le 9 avril 1946, monsieur R. de Fraiteur, ministre de la Défense, demande au "group-captain DFC" L. Leboutte des propositions complètes concernant l'organisation d'une aviation militaire. Il ajoute quelques points qui doivent servir de base, notamment l'accord Eden-Spaak. Cet accord prévoyait que la Grande-Bretagne fournisse l'assistance pour l'équipement et l'entraînement des Forces Armées belges et permettre à l'aviation de créer quatre escadrilles de chasse et une escadrille de transport.

En peu de temps, une équipe d'officiers enthousiastes et désireux de contribuer à la réalisation d'une aviation militaire indépendante établit les plans. Ils prévoient trois niveaux ministériels, à savoir l'Etat-Major Général de l'Aviation, le Service du Personnel et le Service de l'Organisation et des Approvisionnements avec comme titulaires responsables respectivement le "group-captain DFC" L. Leboutte, le "group-captain" H De Bock et le "wing-commander DFC" M. Donnet. Les unités, escadrilles, écoles et dépôts devaient dépendre de trois Groupements: Opérations, Instruction et Entraînement, et Technique.

Le Groupement des Opérations se composait de quatre escadrilles de chasse, une escadrille de chasse de nuit, deux escadrilles de transport et une escadrille de communication.

Le 17 juin 1946, une délégation officielle de l'aviation militaire, sous la direction du "group-captain DFC" De Soomer, se rend à Londres pour des discussions à l'Air Ministry. De Soomer y explique que tout en conservant son indépendance dans l'avenir, l'aviation militaire belge puisse dépendre de la RAF du point de vue opérationnel, entraînement et logistiek.

Le personnel serait administré et payé par la Belgique, le matériel serait fourni par les Britanniques et l'instruction réalisée par les Belges suivant les critères de la RAF. Toute fourniture ou service serait remboursés par les Belges. En fait, à partir de 1942, le gouvernement belge payait chaque année aux Britanniques l'équivalent de deux squadrons de Spitfires. La propositions d'une intégration dans la RAF plut aux militaires britanniques. Toutefois, après avoir pris contact avec leurs chefs politiques travaillistes, ils devaient nous annoncer qu'elle ne pouvait être acceptée. L'accord acquis par la mission



werd, werd later ondertekend door de Belgische regering. Dit "agreement" bepaalde tot in het kleinste detail het materieel dat geleverd diende te worden en de te betalen prijs. Een hulp aan technische raadgevers werd eveneens geprogrammeerd: het zouden er 210 worden!

De RAF had geen problemen om jachtvliegtuigen zoals Spitfires en Mosquito's te leveren, naast de verbindingsvliegtuigen. Voor transport- en opleidingsvliegtuigen daarentegen moesten wij ons wenden tot de Amerikanen. Men had DC-3 Dakota's en T-6 Harvards op het oog.

Het vliegwezen kon aldus op het einde van deze maand juni starten op een stevige basis. De algemene organisatie was aanvaard, het materieel zou geleverd worden, de technische bijstand door de RAF was voorzien. Er moest nog beslist worden over de oprichtingsdatum van een onafhankelijk militair vliegwezen en talrijke problemen moesten nog geregeld worden zoals graden, uniformen, lonen, onderhoud, installaties, overgang van auxilliare naar actieve status, enz. Het vaandel van het vliegwezen werd voorgesteld door M. Donnet. Zijn broer tekende een model dat werd goedgekeurd.

Het officiële document waarmee het Militair Vliegwezen werd opgericht, werd door de minister van Landsverdediging ondertekend op 13 juli 1946. De datum van 15 oktober 1946 werd aangenomen als de officiële stichting van het onafhankelijke Militaire Vliegwezen. De Belgische sectie maakte zich los van de RAF. Kolonel L. Leboutte, zat een speciaal diner voor om om dit te vieren.

Bij de algemene planning had luitenant-kolonel M. Donnet van de verantwoordelijken van de RAF bekomen

dat de Belgische eenheden hun nummers, kokardes en de identificatienummers op de romp van de vliegtuigen mochten behouden. Op die manier werd de transporteenheid de 169 Wing transport met het 366 en 367 Smaldeel. De installaties van het vliegwezen werden opgericht: in Bevekom de 160 Jachtwing, in Evere de 169 Transportwing, het opleidingscentrum in Bevingen, de Technische School in Saffraanberg, de Elementaire Vliëgschool in Schaffen, het personeelsdepot in Stockel, het smaldeel Landsverdediging in Etterbeek-Géruzet en in Melsbroek de staf van de vliegveldpolitie en het opleidingscentrum. De politie-eenheden worden verdeeld over de vliegvelden en kazernes.

Op 31 oktober telde het Militaire Vliegwezen 4.233 personeelsleden, waaronder 292 officieren en 406 onderofficieren. Op de transportbasis (Evere) bevonden zich 15 Dakota's, 4 Dominies, 2 Ansons en 3 Hurricanes. De Dakota's werden in bezet Duitsland gekocht op het

fut signé ultérieurement par le gouvernement belge. Cet "agreement" prévoyait dans le plus petit détail, le matériel à fournir et le prix à payer. Une aide en conseillers techniques était également programmé; l'y en aura 210!

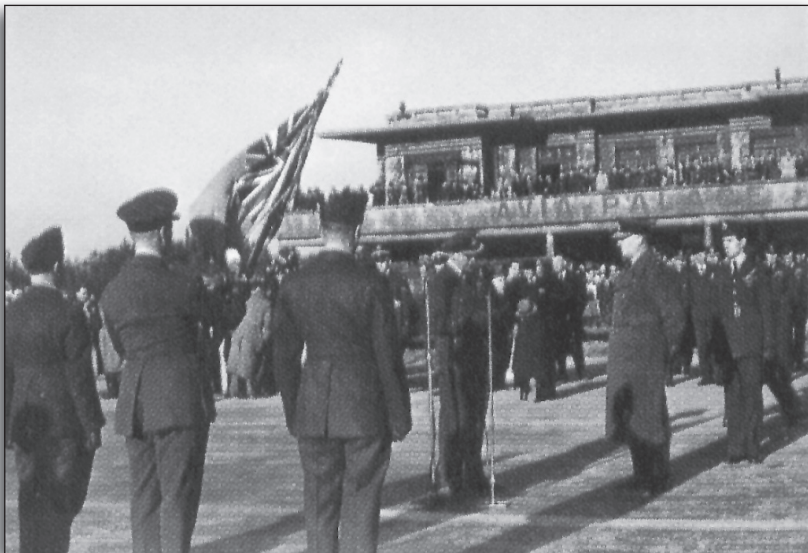
La RAF n'avait pas de problème pour livrer les avions de chasse, les Spifires et les Mosquitos, et les avions de communication. Par contre, pour les avions de transport et d'entraînement il fallut nous adresser aux Américains. Les DC-3 Dakotas et les T-6 Harvard étaient envisagés.

L'aviation pouvait, en cette fin du mois de juin démarrer sur bases fermes. L'organisation générale était acceptée, le matériel allait être fourni, l'assistance technique de la RAF était prévue. Il fallait décider de la date de création d'une aviation militaire indépendante et régler de nombreuses problèmes, tels les grades, l'uniforme, la paie, la subsistance, les installations, passage du statut d'auxiliaires au status d'actives, etc Le drapeau de l'aviation fut proposé par M. Donnet. Son frère dessina un modèle, lequel fut approuvé.

Le document officiel, qui crée l'Aviation Militaire, est signé par le ministre de la Défense Nationale, le 13 juillet 1946. La date du 15 octobre 1946 fut approuvée pour la constitution officielle de l'Aviation militaire belge, entité indépendante.

La section belge se détachait de la RAF. Le colonel L. Leboutte, chef d'Etat-Major Général, présidait un déjeuner marquant la date.

Dans le planning général, le lieutenant-colonel M. Donnet avait obtenu des responsables de la RAF que les unités belges gardent les numéros, les cocardes et les lettres d'identification inscrites sur les fuselages des avions. Ainsi fut créée le 169 Wing de



Evere, 1946: de RAF trekt zich officieel terug uit Belgisch militair vliegwezen
la RAF se retire officiellement de l'aviation militaire belge

transport avec la 366 et la 367 Escadrille. Les installations de l'aviation furent créées: à Beauvechain le 160 Wing de chasse, à Evere le 169 Wing de transport, à Bevingen le centre d'instruction, à Saffraanberg l'école technique, à Schaffen l'école de pilotage élémentaire, à Stockel le dépôt du personnel, à Etterbeek-Géruzet l'escadrille du ministère de la Défense Nationale, et à Melsbroek l'état-major de la police d'aviation et centre de formation. Les unités de police sont réparties dans les quartiers et sur les aérodromes.

Le 31 octobre 1946, l'Aviation Militaire comptait 4.233 membres de personnel, dont 292 officiers et 406 sous-officiers. A la base du transport se trouvaient 15 Dakotas, 4 Dominies, 2 Ansons et 3 Hurricanes. Les Dakotas avaient été achetés en Allemagne occupée à la base de Furstenfeldbruck près de Munich. Grâce leur flair et leur diplomatie, les responsables envoyés pour choisir ces avions, étaient parvenus à ramener de très bons appareils



vliegveld van Fürstenfeldbruck, nabij München. Dankzij haar flair en diplomatie was de delegatie die de vliegtuigen moest uitkiezen er in geslaagd om de hand te leggen op zeer goede toestellen met een belangrijk vliegpotentieel. Zij moesten nochtans nog een nazicht ondergaan, hetzij bij Scottish Aviation Prestwick, hetzij bij Fairey in Gosselies. De gemengde commissie die door de Prins-Regent was opgericht in 1946, schatte dat België 15 jachtsmaldelen nodig had en dat de transportvloot moest in staat zijn om een volledige eenheid parachutisten of commando's in te schepen, en dat deze daarenboven de kweekvijver moest zijn van onze commerciële burgerluchtvaart, in staat om de verbindingen te verzekeren met de basissen van het moederland in Congo. De door deze commissie voorziene organisatie zal door de Belgische regering goedgekeurd worden in 1948.

In juli 1947 telden alle categorieën binnen het vliegwezen samen 5.832 leden. De bestelde vliegtuigen en het door de RAF geleverde materieel kwamen aan volgens plan. De 160 Wing van Bevekom beschikte slechts over 18 Spitfires en de 162 Wing van Florennes over 1 Oxford, 4 Spitfires en 2 Harvards. Het merendeel van de Dakota's van het 366 Transportsmaldeel

bevonden zich in de fabriek voor nazicht. Eén daarvan zou de fabriek van Fokker verlaten en 4 waren teruggekomen van Scottish Aviation. Hiervan werd er een omgebouwd tot VIP-versie, een ander die van bij Fairey kwam werd eveneens ingericht voor het vervoer van personaliteiten. Het materieel hiervoor werd door de RAF geleverd aan de Fairey fabriek. Er werd eveneens beslist om alle Dakota's uit te rusten voor het transport van parachutisten en gewonden.

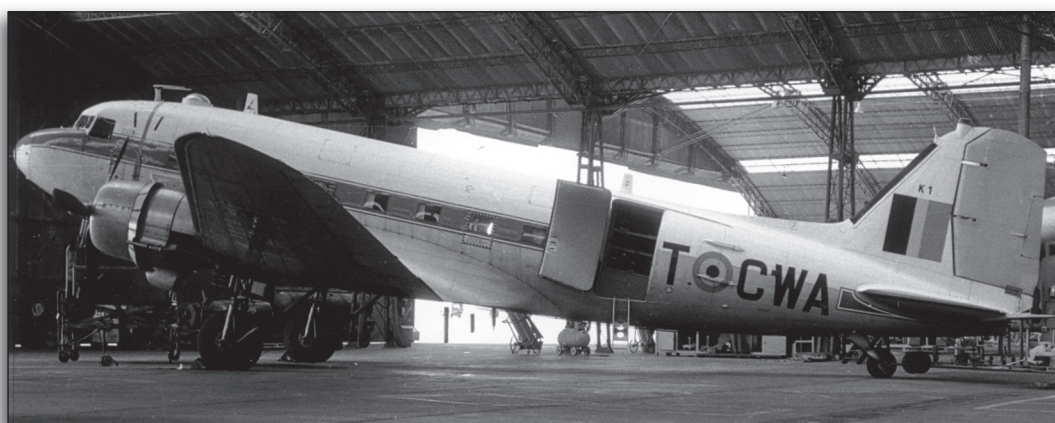
In 1948 werd de toekomst met veel optimisme tegemoet gezien. Bijna 100 leerling-piloten zaten in de opleiding en talrijke kandidaat-specialisten volgden de lessen aan de Technische School van Saffraanberg. Kolonel L. Leboutte wenste vurig de oudste tradities van ons vliegwezen te behouden. Hij besliste daarom de smaldeelkentekens van vóór 1940 terug in te voeren. De 169 Wing Transport wordt de 15 Wing, de met blauw of rood omcirkelde Sioux als kentekens voor de twee smaldelen.

De Dakota's blijven niet werkloos en voeren regelmatig verbindingen uit met het bezette Duitsland, ten voordele van de Belgische Strijdkrachten die er geïnstalleerd werden. De verbindingen met Belgisch Congo worden hernomen en men praat reeds over een basis van het moederland voor de training van onze Belgische piloten in Katanga. Luitenant-kolonel F. Burniaux en majoor Ceuppens, beiden oudgedienden van de South African Air Force, zijn dit project zeer genegen. Aangekomen in Congo in juli 1940, weken zij later uit naar Zuid-Afrika. Vermits de plannen voorzagen in een meer regelmatige verbinding met Congo stelt luitenant-kolonel M. Donnet voor aan F. Burniaux om

avec un potentiel de vol important. Ils devaient toutesfois encore passer en révision, soit à Scottish Aviation Prestwick ou chez Fairey à Gosselies.

La commission mixte instituée par le Prince-Régent en 1946, estimait que la Belgique doit disposer de 15 escadrilles de chasse et que la flotte de transport doit être capable d'embarquer une unité complète de commandos ou de parachutistes, et qu'en plus elle doit être la pépinière de notre aviation commerciale civile et être capable d'assurer les communications avec les bases métropolitaines du Congo. L'organisation prévue par cette commission sera officiellement approuvée par le gouvernement belge en 1948.

En juillet 1947, les effectifs étaient de 5.832 membres toutes catégories confondues. Les avions commandés et le matériel fourni par la RAF arrivaient suivant le plan



prévu. Le 160 Wing de Beauvechain ne possède que 18 Spitfires et le 162 Wing de Florennes 1 Oxford, 4 Spitfires et 2 Harvards. La plupart des Dakotas de la 366 Escadrille de transport se trouvaient en usine pour inspection. Un d'entr'eux devait sortir des usines Fokker et 4 étaient rentrés de Scottish Aviation. Un d'eux était transformé en version VIP et un autre qui sortait de Fairey était également aménagé pour le transport des personnalités. Le matériel à cet effet a été fourni par la RAF à l'usine Fairey. Il était aussi décidé d'équiper tous les Dakotas pour le transport des parachutistes et des blessés.

En 1948, l'avenir était envisagé avec beaucoup d'optimisme. Près de 100 élèves-pilotes sont à l'entraînement et des nombreux candidats spécialistes suivent les cours de l'école technique de Saffraanberg. Le colonel L. Leboutte, souhaite hardement maintenir les traditions les plus anciennes de notre aviation. Il est décidé de reprendre les insignes des escadrilles d'avant 1940. Ainsi, le 169 Wing Transport devient le 15 Wing avec les Sioux cerclés bleu et rouges comme insigne de ses deux escadrilles de transport.

Les Dakotas ne chôment pas et effectuent des liaisons régulières avec l'Allemagne occupée au bénéfice des Forces belges y installées. Les liaisons ont repris avec le Congo Belge où on parle déjà d'une base métropolitaine pour l'entraînement aérien de nos aviateurs belges au Katanga. Ce projet est cher au lieutenant-colonel F. Burniaux et au major J. Ceuppens, tous deux anciens de la South African Air Force. Arrivés au Congo en juillet 1940, ils avaient rejoint l'Afrique du Sud. Comme les

**Melsbroek, 1945**

viemotorige DC-4's aan te kopen die door de Amerikanen werden aangeboden. Dit voorstel wordt formeel geweigerd! Twee jaar later schaft het Militair Vliegwezen twee DC-4's aan die door Sabena verkocht werden.

Eind 1948 besluit de burgerluchtvaart het te kleine vliegveld van Evere te verlaten en zich in Melsbroek te vestigen. De viemotorige toestellen van Sabena konden niet landen in Evere. De 15 Wing krijgt hierdoor meer plaats en neemt naast de burelen ook het restaurant en het transithotel (Avia Palace) van het vliegveld over waar de officiersmess geïnstalleerd wordt.

projets prévoient une liaison plus régulière avec le Congo, le lieutenant-colonel M. Donnet propose à F. Burniaux, l'achat de quadrimoteurs DC-4 pour lesquels des offres américaines sont faites. Cette proposition est refusée énergiquement! Deux ans plus tard, deux DC-4, vendus par la Sabena furent rachetés par la Force Aérienne.

A la fin de l'année 1948, l'aviation civile décide de quitter les installations trop exigües de l'aérodrome d'Evere et de s'installer à Melsbroek. Les quadrimoteurs de la Sabena pouvaient pas atterrir à Evere. Le 15 Wing peut se mettre plus au large et reprendre les bureaux de l'aéroport ainsi que le restaurant et l'hôtel (Avia Palace) de transit qui devient le mess.



La construction des aérodromes d'Evere et Melsbroek sont en quelques sorte le choix du hasard. Les forces armées allemandes occupant la Belgique en 1914 avaient décidé de construire à Evere une plaine réservée aux Zeppelins militaires destinés à attaquer Londres, Paris et divers objectifs civils et militaires. En 1918, ces installations d'Evere étaient disponibles; l'Aviation Militaire y basa ses escadrilles. Elle fut suivie par l'aviation civile, ce qui devait devenir la Sabena, ainsi que par les premiers ateliers de construction aéronautique. Ce choix d'Evere était dicté par un souci d'économie, mais n'était nullement judicieux. L'endroit était



De bouw van de vliegvelden van Evere en Melsbroek werd eigenlijk door het toeval bepaald. De Duitse strijdkrachten die België bezetten in 1914 hadden besloten om in Evere een terrein voor militaire Zeppelins te bouwen, bestemd om Londen en Parijs en verscheidene burgerlijke en militaire doelen aan te vallen. In 1918 waren deze installaties in Evere beschikbaar; het Militaire Vliegwezen bracht er zijn smaldelen onder. De burgerlijke luchtvaart (die zou uitgroeien tot Sabena) volgde, naast de eerste werkplaatsen voor vliegtuigconstructie. Deze keus voor Evere werd opgelegd door economische overwegingen, maar was helemaal niet verstandig. De omgeving was moerassig, onderhevig aan mistvorming, en gehinderd door een westenwind die de rook van de industriezones van het kanaal en van Vilvoorde meevoerde. In 1938 besliste het Militaire Vliegwezen om in Melsbroek een eigen vliegveld te bouwen. Het voorziet in de verplaatsing van zijn installaties en technische werkplaatsen en van vier verkennings- en bombardementssmaldelen van het 3 Luchtvaartregiment dat in Evere lag. Het terrein was aangekocht en de bouwwerken waren bezig in Melsbroek, toen op 10 mei de oorlog uitbrak. De burgerluchtvaart werd verplicht zijn verbindingen verder vanuit Evere te verzorgen. De Duitsers profiteerden van de bestaande infrastructuur en ontwikkelden Melsbroek verder voor de bommenwerpers van de Luftwaffe. Zij bouwden een weg om vliegtuigen toe te laten van het ene vliegveld naar het andere te taxiën. Vliegtuigen die in herstelling moesten in de werkplaatsen van Evere gebruikten eveneens deze weg.

In 1944 gebruikte de RAF de twee vliegvelden, Evere voor de jacht en Melsbroek voor de smaldelen lichte bommenwerpers en als uitwijkingsvliegveld voor toestellen in moeilijkheden. Meer dan 100 van deze toestellen waren samengebracht in het midden van het vliegveld op 1 januari 1945, toen de Luftwaffe een massale aanval lanceerde tegen geallieerde vliegvelden in Nederland, Frankrijk en België (Operatie Bodenplatte). Deze vliegtuigen waren gemakkelijke doelwitten, maar waren van weinig militaire waarde gezien ze wachtten op herstelling. Na het vertrek van de Engelsen in mei 1945, werd het gedeelte van het vliegveld langs de Haachtsesteenweg in Melsbroek door het Militaire Vliegwezen verworven. Het installeerde zich hier later en nam de door de Duitsers gebouwde kazerne Groenveld over om er zijn vliegend personeel in onder te brengen. De burgerluchtvaart gebruikte daarentegen de installaties die als generale staf gediend hadden voor de Luftwaffe, aan de noord-westkant van het vliegveld, totdat zij naar Zaventem kon vertrekken waar in de jaren vijftig uiteindelijk een luchthaven gebouwd werd in het vooruitzicht van Expo 58.

Op het ogenblik dat het nieuwe jaar 1949 begint, verandert het Militair Vliegwezen van naam en wordt de Luchtmacht. Op 4 april 1949 wordt het Noord-Atlantisch verdrag door minister Spaak ondertekend te Washington. Vanaf dan zal de Amerikaanse invloed voelbaar worden. Twaalf Dakotas worden toegevoegd aan de 23 reeds in dienst bij de 15 Wing. De Verenigde Staten hebben zich verbonden

**Leerling-piloten vertrekken naar de USA
Des élèves-pilotes au départ pour les Etats-Unis**

marécageux, soumis aux brouillards fréquents, favorisés par le vent d'ouest qui y amène les fumées de la zone industrielle du Canal et de Vilvorde. En 1938, l'Aviation Militaire décide de construire un aéroport propre, à Melsbroek. Elle envisage d'y déplacer ses installations et ateliers techniques et quatre escadrilles de reconnaissance et bombardement du 3 Régiment d'Aéronautique basé à Evere. Le terrain avait été acquis et les constructions étaient en cours à Melsbroek, le 10 mai, quand éclata la guerre. L'aviation civile devait continuer à exploiter ses lignes à partir d'Evere. Les Allemands profitaient de l'infrastructure existante et développèrent Melsbroek qui fut utilisé par les bombardiers de la Luftwaffe. Ils construisirent une route pour permettre aux avions faisant le taxi de passer d'un aéroport à l'autre. Les avions nécessitant des réparations dans les ateliers d'Evere empruntaient aussi cette route.

En 1944, la RAF utilisa les deux terrains, Evere pour la chasse et Melsbroek pour les escadrilles de bombardiers légers, et comme aéroport de recueil pour les appareils en difficulté. Plus de 100 de ces appareils étaient groupés au centre du terrain le 1 janvier 1945, quand la Luftwaffe attaqua en nombre les aéroports alliés aux Pays-Bas, en France et en Belgique (Opération Bodenplatte). Ces avions, cibles faciles, ne représentaient qu'une valeur militaire très précaire, ils étaient en attente de réparation. Au départ des Anglais en mai 1945, la partie de l'aéroport le long de la Chaussée de Haecht à Melsbroek, avait été acquise par l'Aviation Militaire. Elle s'y installa ultérieurement et reprit la caserne de Groenveld, construit par les Allemands, pour y loger son personnel navigant. L'aviation civile utilisa toutefois les installations qui servaient à l'état-major de la Luftwaffe, dans la partie nord-ouest du terrain, jusqu'à ce qu'elle put rejoindre Zaventem où dans les années 50, l'aérogare fut finalement construite en vue de L'Expo 58. Au moment où la nouvelle année 1949 commence, l'Aviation Militaire change de nom et devient la Force Aérienne. Le 4 avril 1949, le Traité de L'Atlantique Nord est signé à Washington par le ministre Spaak. Désormais, l'influence américaine va se faire sentir. Un complément de 12 Dakotas viendra rejoindre les 23 en service au 15 Wing. Les Etats-Unis se sont engagés à former les pilotes belges, un premier contingent part pour les USA au début de 1951.

Le projet de la construction d'une base métropolitaine au Congo Belge est à présent acquis. La site de Kamina est





om Belgische piloten te vormen, een eerste contingent vertrekt naar de USA begin 1951.

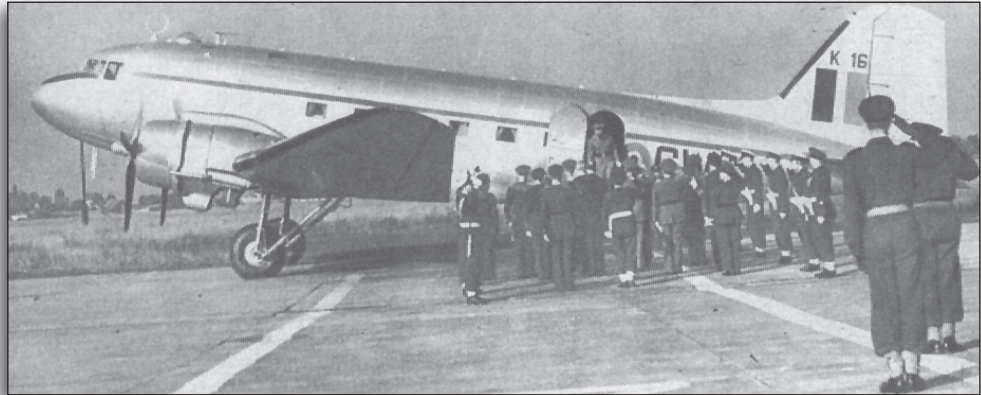
Het plan om een basis van het moederland te bouwen in Belgisch Congo wordt aangenomen. De site van Kamina wordt gekozen om er een trainingsbasis op te richten voor het leger en voor de gevorderde vliegschool. Er wordt een maandelijkse verbinding georganiseerd tussen Melsbroek en Leopoldstad, later uitgebreid naar Kamina.

In maart 1950 komt luitenant-kolonel E. Janssens aan in Kamina aan boord van de Dakota K-11, bestuurd door luitenant-kolonel M. Donnet en kapitein G. Terlinden. E. Janssens zal de eerste bevelhebber en vooral de realisator van het plan worden van de basis Kamina. In 1954 zal hij opperbevelhebber worden van de Force Publique.

Het referendum in de maand maart was gunstig voor de terugkeer van Koning Leopold III. Voor zijn terugkeer uit Zwitserland op 22 juli 1950 zette de 15 Wing drie Dakotas in. Gedurende de maand augustus breken rellen uit die belangrijke veiligheidsmaatregelen eisen voor de installaties van de Luchtmacht. De troepen worden geconsigneerd, en de onderrichtingen tegen eventuele muiterij treden in voege. De bemanningen van de 15 Wing bewaken de toegangswegen tot de vliegvelden met de verbindingstoestellen Oxford, Dominie en Anson. Op het einde van het jaar ontvangt de 15 wing zijn eerste viermotorig toestel, een oude DC-4 van Sabena. Tussen 18 en 22 december 1950 voert dit toestel zijn eerste verbinding Melsbroek-Leopoldstad-Kamina en terug uit. De kapiteins J. Geuffens en J. Kaisin zijn de piloten met als begeleider Sabena piloot Van Acker. Daarna zal de DC-4 nog talrijke bevoorradingsvluchten uitvoeren naar Singapore voor de militairen van het Belgisch bataljon op weg naar Korea.

choisi pour y créer une base d'entraînement de l'armée et l'école de pilotage avancé de la Force Aérienne. Une liaison mensuelle en Dakota entre Melsbroek-Léopoldville et ultérieurement Kamina est organisée.

Au mois de mars 1950, le lieutenant-colonel E. Janssens rejoint Kamina à bord du Dakota K-11 piloté par le lieutenant-colonel M. Donnet et le capitaine G. Terlinden. E. Janssens sera le premier commandant et surtout le réalisateur du plan de la future base métropolitaine. En 1954, il deviendra



le commandant en chef de la Force Publique.

Le referendum du mois de mars était favorable au retour du Roi Léopold III. Ce retour de la Suisse a lieu le 22 juillet 1950, le 15 Wing fournit les trois Dakotas nécessaires. Les incidents au mois d'août après le retour du Roi, entraînent d'importantes mesures de sauvegarde pour les installations de la Force Aérienne. Les troupes sont consignés et les instructions prévues en cas d'émeutes sont d'application. Les équipages du 15 Wing surveillent les routes menant aux aérodromes avec les avions de communication, tels que Oxford, Dominie et Anson. En fin de l'année 1950, le 15 Wing reçoit son premier quadrimoteur, un ancien DC-4 de la Sabena. Cet appareil effectue sa première liaison, entre le 18 et le 22 décembre Melsbroek, Léopoldville, Kamina et retour. Les capitaines J. Geuffens et J. Kaisin sont aux commandes avec le pilote de la Sabena Van Acker à bord comme conseiller. Désormais, ce quadrimoteur effectuera des nombreuses missions de ravitaillement à Singapour pour les militaires du bataillon belge en route vers la Corée.



DC4



Door Jos Ackermans en Axel Vermeesch

Par Jos Ackermans et Axel Vermeesch

Ledenbijdrage 2008

Het grootste deel van onze trouwe leden heeft reeds zijn bijdrage voor 2008 betaald, en ontving reeds vroeger, of ten laatste ingesloten bij deze DAKOTA News, zijn lidkaart. De anderen bieden wij graag de mogelijkheid alsnog (maar vóór eind mei 2008) 15 Euro te storten op ons rekeningnummer 438-1064121-48: zo hernieuwen ze hun lidmaatschap en blijven ze bestemming van de volgende nummers van ons ledentijdschrift (t.e.m. Nr 46). Wij danken van harte iedereen die ons door zijn bijdrage de mogelijkheid biedt het project van onze stichter en bezieler, kolonel vlieger Jo Huybens, verder te zetten.

Nieuwjaarsreceptie voor onze vrijwilligers, effectieve leden van DAKOTA

Op maandag 7 januari 2008 werden de vrijwilligers die zich wekelijks inzetten om het patrimonium en de historiek van de 15 Wing in ere te houden, bedankt voor hun inzet. Zij danken onze PR, Rita Deneve, voor het goed gekozen en welgevlude kaasbuffet dat zij voor hen had klaar gemaakt.

Bezoeken aan ons DAKOTA Documentatiecentrum

Tijdens de Kerstmis-Nieuwjaarsperiode was ons Centrum gesloten van 21 december 2007 tot en met 1 januari 2008. Toch slaagden wij er nog in onze relaties met de politie te verzorgen. Zo ontvingen wij onder andere: op 13 december 50 personen van de Lokale Politie van Zaventem, op 19 december acht leden van de Gerechtelijke Politie en op 15 januari, een twintigtal leden van de Federale Politie! Zij waren allemaal zeer opgetogen en enkele maakten zich ook lid van onze vereniging.

Lerarencorps uit Keerbergen op bezoek

Op vrijdag 1 februari, de 60ste verjaardag van de 15 Wing, bezochten de leerkrachten van de Middenschool van het Koninklijk Atheneum van Keerbergen de 15 Wing en het Dakota Documentatiecentrum, waar zij ontvangen en rondgeleid werden door hun dorpsgenoot Johnny Nijs, Carlo Pitoors en Axel Vermeesch. De groep van ongeveer 50 leerkrachten, onder leiding van de directeur Luc Borgions bestond hoofdzakelijk uit dames. Zij waren zeer enthousiast over de 15 Wing en kregen een ander en beter imago van "het leger" dan ze voordien hadden. Enkele leerkrachten beloofden terug te komen met hun studenten!



Cotisation 2008

Près des trois quarts de nos fidèles membres ont déjà versé leurs contributions pour 2008, et ont déjà obtenu leur carte de membre (ou la trouveront jointe à ce DAKOTA News). Aux autres, et au plus tard jusque fin mai 2008, nous offrons encore volontiers la possibilité de verser 15 Euro sur notre compte 438-1064121-48: ainsi ils renouvelleront leur adhésion et ils continueront à recevoir les numéros suivants de notre magazine (jusqu'au no 46). Nous remercions chaleureusement toutes les personnes dont la contribution nous permet de poursuivre le projet de notre fondateur et inspirateur, le colonel aviateur Jo Huybens.

Réception de Nouvel An pour les collaborateurs bénévoles de l'ASBL DAKOTA

Le lundi 7 janvier 2008, nous avons remercié pour leur engagement tous nos volontaires qui, hebdomadairement, prennent grand soin du patrimoine et de l'historique du 15 Wing. Ils remercient Rita Deneve, notre PR, pour le buffet de fromage bien choisi et très bien fourni qu'elle leur avait préparé à cette occasion.

Visites dans notre Centre de Documentation DAKOTA

Pendant les vacances de Noël-Nouvel An, notre Centre a été fermé du 21 décembre 2007 jusqu'au 1 janvier 2008. Néanmoins, nous avons réussi à entretenir nos relations avec la police. Ainsi, nous avons reçu entre autres: le 13 décembre, 50 personnes de la Police locale de Zaventem. Le 19 décembre, huit membres de la police judiciaire, et le 15 janvier, une vingtaine de membres de la police fédérale! Ils étaient tous très enthousiastes et ces visites nous ont apporté quelques nouveaux membres.

Corps enseignant de Keerbergen en visite

Le vendredi 1^{er} février, date du 60^e anniversaire du 15 Wing, les enseignants de l'Ecole Moyenne de l'Athénée Royal de Keerbergen ont visité le 15 Wing et le Centre de Documentation Dakota. Ils y ont été reçus et guidés par leur concitoyen Johnny Nijs, ainsi que par Carlo Pitoors et Axel Vermeesch. Le groupe d'environ 50 enseignants, sous la direction du directeur Luc Borgions, consistait principalement de dames. Elles ont été enthousiasmées par le 15^e Wing et ont obtenu une autre et meilleure image de cette armée qu'elles méconnaissaient auparavant. Quelques enseignantes ont promis de revenir avec leurs étudiants!



Nieuwe aanwinsten voor onze bibliotheek

Onlangs werden twee boeken aangekocht met onze vroegere kolonie Kongo als onderwerp.

Vooreerst het zeer interessante boek "BINZA 10" van Walter Geerts, BRT-journalist. Daarin beschrijft hij de eerste 10 onafhankelijkheidsjaren van de Democratische Republiek Kongo. Het boek is prachtig geïllustreerd met authentieke foto's

Het tweede boek "Bwana Kitoko en de koning van de Bakuba" door Erik Raspoet. Hij beschrijft de eerste reis van Koning Boudewijn naar Centraal Afrika in 1955. Aan de hand van interviews en uniek archiefmateriaal roept hij de euforie van die tijd op.

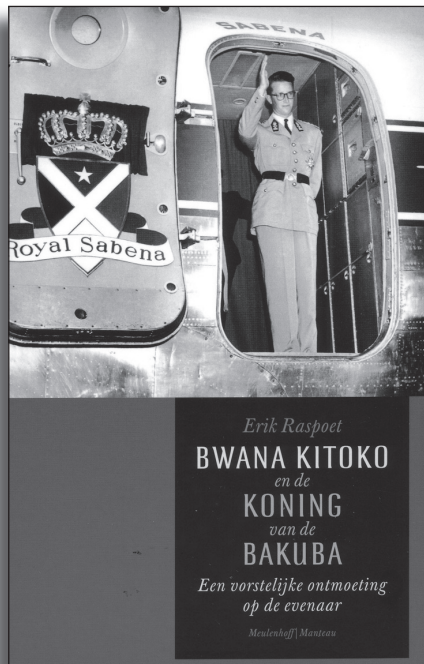
Deze boeken, zoals alle boeken uit onze bibliotheek kunnen in ons Centrum vrij ingekeken worden door al onze bezoekers.

Les nouvelles acquisitions de notre bibliothèque

Récemment, deux livres, traitant du Congo notre ancienne colonie, ont été achetés. Tout d'abord le très intéressant livre «BINZA 10» par Walter Geerts, journaliste à la BRT. Il y décrit les 10 premières années de l'Indépendance de la jeune République démocratique du Congo. Le livre est magnifiquement illustré de photos authentiques.

Le deuxième livre «Bwana Kitoko, et le roi des Bakuba» par Erik Raspoet. Il y décrit la première visite du roi Baudouin en Afrique Centrale en 1955. Sur la base d'entretiens et d'archives uniques il évoque l'euphorie de l'époque.

Ces livres, comme tous les livres de notre bibliothèque peuvent être consultés librement dans notre Centre par tous nos visiteurs.



On 4th of February, June Ford informed us that her beloved husband, Dudley, died peacefully at home on Thursday 31st January at 12.45pm. He was a RAF veteran, who had been stationed at Melsbroek at the end of WWII, and who afterwards became a very keen, loyal and regular member of "DAKOTA", since the "34th Wing RAF Reunion" that we organised on 14th June 1997!

His funeral took place on Tuesday, 12th February at 2.15pm and, "now that he is gone to this great hangar in the sky" (sic) we all thought of him and raised a glass or two.... according to his wishes!

Onze leden schrijven ons

Robert Feuillen: *In het artikel «il y a 60 ans: een grote première» in Dakota News nr 41, meldt u dat commandant Maquet de chef was van de eerste paradrop met DC-3. De graad van René Maquet op dat ogenblik is onjuist. In 1945 was hij «warrant officer» (adjutant), dan kan hij in 1947 hoogstens luitenant geweest zijn. Trouwens, Kaisin en Liefoghe die ouder in ancienniteit waren dan Maquet waren in die periode kapitein. Dezelfde fout staat ook in «De geschiedenis van de 15 Wing». Ik meldde dit reeds aan Piet Claes opdat hij de verbetering zou aanbrengen in de nieuwe uitgave die hij momenteel voorbereidt.*

Ter informatie, eind 1946 begin 1947 werd een bemanning naar Groot-Brittannië gestuurd om een parachutistenopleiding te volgen: C. Baquet, R. Maquet en Quets. Voor de Engelsen Bouquette, Maquette en Quette! Zij behaalden alle drie het brevet van parachutist.

Georges Van Bellegem, hoofdredacteur Aeronews of Belgium: *Vorig jaar waren we op bezoek in de 15 Wing en Dakota. Hoe het was kon je lezen in ons laatste nummer en het is zeker voor herhaling vatbaar. Dit jaar zullen er in de 15 Wing en Dakota wel enkele evenementen plaatsgrijpen waarop wij zullen trachten aanwezig te zijn. Bij ons in Antwerpen vinden in mei onze "ASA Fair" en de "Stampe Fly-in" plaats. Hopelijk lukt het voor vele Dakota-leden om op deze evenementen aanwezig te zijn. In de toekomst willen wij graag de belangrijke gebeurtenissen in Dakota op onze website plaatsen.*

Nos membres nous écrivent

Robert Feuillen: *Dans l'article «Il ya 60 ans: une grande première» dans Dakota News no 41, vous signalez que le chef de mission du premier parachutage en DC-3 était le commandant Maquet. Le grade de René Maquet à cette époque n'est pas exact. En 1945 il était «warrant officer» (adjutant) donc en 1947 il devait être au plus lieutenant. D'ailleurs, Kaisin et Liefoghe, plus anciens que lui, étaient capitaine à cette époque. Cet erreur figure aussi dans «L'histoire du 15 Wing». Je l'ai signalé à Piet Claes pour faire la correction dans la nouvelle édition qu'il prépare. Pour information, fin 1946 début 1947, un équipage fut envoyé en Grande-Bretagne pour suivre un entraînement de parachutiste: C. Baquet, R. Maquet et Quets. Pour les Anglais Bouquette, Maquette et Quette! Ils furent brevetés parachutiste.*

Georges Van Bellegem, rédacteur en chef de «Aeronews of Belgium»: *L'année passée nous avons visité le 15 Wing et le Dakota. Vous avez pu lire dans notre dernier numéro combien cette visite a été appréciée et qu'elle est certainement susceptible de répétition. Cette année, au 15 Wing et au Dakota, se dérouleront quelques événements sur lesquels nous essayerons d'être présents. Au mois de mai, chez nous à Anvers, se dérouleront le "ASA Fair" et le "Stampe Fly-in". Nous espérons que beaucoup de membres du DAKOTA pourront être présents sur ces événements. À l'avenir, nous publierons volontiers sur notre site Web les événements importants, organisés au Dakota.*



Luchtransportoperaties in Congo tijdens de maanden juli en augustus 1960

Deel 3

door Roger Terrijn

Verschenen in «Tijdschrift van de Belgische Luchtmacht» in 1965.

In juli 1960 is Roger Terrijn kapitein en bevelhebber van het transportsmaldeel 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).

24 tot 26 juli 1960

Op 24 juli komt een einde aan de luchtbrug tussen Leopoldstad en Kitona en keren de vliegtuigen naar Kamina terug. De CP-40 (Lt Hadermann) heeft ondertussen de ontruiming van Libenge via Coquilhatstad ondernomen.

Op 25 juli stijgen 's morgens twee formaties op:

Formatie DC-3

K-1 - Lt-Kol Kreps
KP-21 - Cdt Mollet
KP-4 - Adjt Vanrafelghem

Formatie C-119

CP-31 - Kapt Terrijn
CP-33 - Kapt Van Bever
CP-39 - Lt Noel
CP-23 - Lt Liedekerke
CP-24 - Cdt Hubert

De DC-3's brengen in twee reizen 105 valschermspringers naar Manono en vluchtelingen naar Kamina. De C-119's brengen 120 valschermspringers en tien ton materieel terug uit Luluaburg naar Kamina. Hiermede begint de terugtrekking van het 1 Bataljon valschermspringers dat geleidelijk door UNO-troepen uit Tunesië afgelost wordt.

Ondertussen zijn te Tjikapa onlusten uitgebroken. Daar het vliegveld ongeschikt is voor C-119 en dropping zeer bemoeilijkt wordt door een hoogspanningskabel naast het vliegveld, worden vier DC-3's ingezet die zo snel mogelijk vertrekken:



Operations de transport aérien au Congo pendant les mois de juillet et août 1960

3^{ème} partie

Par Roger Terrijn

Extrait du «Journal de la Force Aérienne Belge» en 1965
Vertaald door Jacques de Brouwer.

En juillet 1960, Roger Terrijn est le commandant de l'escadrille de transport du Wing Instruction et Transport (WIT) basé à Kamina (BAKA). Il occupera successivement plusieurs fonctions de commandement au sein du 15 Wing: commandant de la 40 Escadrille (décembre 1960 - avril 1962), commandant du groupe de vol (septembre 1964 - mars 1967) et finalement chef de corps du wing (octobre 1968 - octobre 1971).

24 au 26 juillet 1960

Le 24 juillet, le pont aérien entre Léopoldville et Kitona est terminé et les appareils rentrent à Kamina. Le CP-40 (Lt Hadermann) a sur ces entre faits entrepris l'évacuation de Libenge en passant par Coquilhatville.

Le 25 juillet, deux formations décollent:

Formation DC-3

K-1 - Lt-Col Kreps
KP-21 - Cdt Mollet
KP-4 - Adjt Vanrafelghem

Formation C-119

CP-31 - Capt Terrijn
P-33 - Capt Van Bever
CP-39 - Lt Noel
CP-23 - Lt Liedekerke
CP-24 - Cdt Hubert

Les DC-3 amènent en deux rotations 105 parachutistes à Manono et des réfugiés à Kamina pendant que les C119 ramènent 120 parachutistes et dix tonnes de matériels de Luluabourg à Kamina. Ceci marque le début du

retrait du 1 Bataillon de Parachutistes lesquels seront remplacés simultanément par des troupes onusiennes en provenance de Tunisie.

Pendant ce temps, des troubles ont éclaté à Tshikapa. Comme l'aérodrome n'est pas utilisable par les C119 et qu'un parachutage est fortement risqué par la présence d'une ligne à haute tension en bordure



K-1 - Lt Kol Kreps
 KP-13 - Adjt Devisscher
 K-40 - Kapt Vingerhoets
 KP-4 - Adjt Vanrafelghem

Zij worden voorafgegaan door een formatie Harvards die een verkenning van Tjikapa-vliegveld uitvoeren. Enkele rebellen op de "tarmac" gooien hun wapens weg bij het verschijnen van de DC-3's. De formatie zet 98 valschermspringers af op het vliegveld en keert via Luluaburg naar Kamina terug.

Een colonne UNO-troepen die 's morgens uit Luluaburg vertrokken was zou 's anderendaags deze troepen te Tjikapa komen aflossen.

Op 26 juli zijn het vooral de DC-3's die opdrachten uitvoeren: de KP-8 (Adjt Halleux) voert levensmiddelen naar Manono, de K-1 (Kapt Vingerhoets) brengt voedsel en munitie naar Kabalo en Kongolo. Daarna voeren deze twee



vliegtuigen in twee «liften» de para's van Tjikapa naar Luluaburg en de achterhoede in nachtvlucht rechtstreeks naar Kamina.

De CP-33 (Maj Laforce) voert een SAR opdracht uit om een helikopter te zoeken (Cdt Goosse) die een noodlanding in de brousse uitvoerde. Deze helikopter was echter door een broussebrand volledig vernield. De CP-33 (Kapt Ravelingen) vertrekt daarop naar Luluaburg om de ontplooiing van de para's in Tshikapa te beëindigen. Sommige bemanningen overschreden reeds het maandelijks maximum van 100 vlieguren en wij zijn verplicht om ze enkele rustdagen toe te kennen, voor zo ver het in deze crisis mogelijk is. De CP-31 (Kapt Terrijn) voert een "rescue drop" uit in de nabijheid van de neergestorte Harvard van Lt Swietek. Terwijl de zwaar beschadigde Harvard de nieuwsgierigheid van de inboorlingen uit een naburig dorp opwekt, geeft Lt Swietek met veel gebaren zijn vreugde te kennen om het brood en water dat uit de lucht valt!

27 juli 1960

Vandaag wordt de ontruiming van de meeste plaatsen voortgezet. De K-1 (Lt-Kol Kreps) brengt de compagnie para's van Bakwanga over naar Luluaburg in drie "liften". De KP-8 (Adjt Devisscher) vliegt naar Bunia om twee gesneuvelde para's via Usumbura naar Kamina over te brengen.

De ontruiming van Boende in Beneden-Congo gebeurt in twee "liften" via Coquilhatstad door vier C-119's:

CP-40 - Lt Hadermann
 CP-38 - Lt Ouick
 CP 34 - Lt Vermeerbergen
 CP 32 - Kapt Candries

de l'aérodrome, quatre DC-3 sont mis en œuvre et partent le plus rapidement possible.

K-1 - Lt-Col Kreps
 KP-13 - Adjt Devisscher
 K-40 - Capt Vingerhoets
 KP-4 - Adjt Vanrafelghem

Ils sont précédés par une formation de Harvard qui effectue une reconnaissance de l'aérodrome de Tshikapa. Quelques rebelles sur le tarmac jettent leurs armes à la vue des DC-

3. La formation dépose 98 parachutistes sur l'aérodrome et retourne à Kamina via Luluabourg. Une colonne de troupes ONU partie le matin même de Luluabourg viendra relever le lendemain nos forces à Tshikapa.

Le 26 juillet ce sont surtout les DC-3 qui effectuent les missions: Le KP-8 (Adjt Halleux) transporte des vivres à Manono, Le KP-1 (Capt Vingerhoets) amène de

la nourriture et des munitions à Kabalo et Kongolo. Ensuite ces deux avions transportent en deux rotations le gros des paras de Tshikapa à Luluabourg pour terminer en vol de nuit avec l'arrière garde directement vers Kamina

LE CP-33 (Maj. Laforce) effectue une mission SAR en vue de rechercher un hélicoptère (Cdt Goosse) qui a du faire un atterrissage d'urgence dans la brousse. Cet hélicoptère a été complètement détruit par un feu de broussailles. Le CP-33 (Capt Ravelingen) part pour Luluabourg afin de terminer le redéploiement des parachutistes de Tshikapa. Certains équipage sont déjà dépassé leur quota mensuel de 100 heures de vol et nous sommes obligés de leurs accorder quelques jours de repos pour autant que cela soit possible dans cette période critique. Le CP-31 (Capt Terrijn) effectue un «rescue drop» à proximité du Harvard crashé du Lt Swietek. Tandis que le très abîmé Harvard attise la curiosité des indigènes du village voisin, le Lt Swietek exprime par de forte gesticulations sa joie de recevoir de l'eau et du pain en provenance du ciel.

27 juillet 1960

Cette journée est mise à profit pour continuer l'évacuation de nombreux endroits.

Le K-1 (Lt Col Kreps) transporte en trois lifts la compagnie Para de Bakwanga à Luluabourg. Le KP-8 (Adjt Devisscher) s'envole pour Bunia pour ramener deux paras décédés à Kamina via Usumbura. L'évacuation de Boende dans le Bas-Congo est effectuée en deux «liften» de quatre C-119 via Coquilhatville :

CP-40 - Lt Hadermann
 CP-38 - Lt Ouick
 CP 34 - Lt Vermeerbergen
 CP 32 - Capt Candries



Wegens het uitvallen van verschillende DC-3's wordt de CP-31 (Kapt Terrijn) ingezet om troepen van Kongolo naar het naburige Albertstad over te brengen. Om de C-119 niet over te belasten bij het opstijgen zijn verschillende rotaties nodig. Van Albertstad brengen de CP-9 (Maj Laforce) en CP-29 (Kapt Ravelingen) deze troepen uiteindelijk naar Kamina. Wij hebben de gelegenheid het stadje Kongolo te bezoeken.

Het stadje biedt een troosteloze aanblik. Alles is verwoest: kapot geslagen of uitgebrand. Een paar geiten zwerven door de verlaten hoofdstraat die met papieren bezaaid is. Van de 1000 ontwapende FP-soldaten in het kamp naast het vliegveld blijven er ongeveer 200 over. Zij zijn belast met de opruiming van het kamp. Daarna zullen zij via Leopoldstad naar de Noordoostprovincie verplaatst worden. Deze enorme omweg is noodzakelijk door de aangebrachte vernielingen in het verkeersnet! Op de "tarmac" nemen wij afscheid van de paters die ons uitgeleide doen. Ondanks de vernielingen in Kongolo blijven zij hun vertrouwen in de toekomst behouden!

30 juli 1960

Alweer een drukke dag. De meeste C-119's vertrekken uit BAKA naar Beneden-Congo voor de verdere ontruiming van Libenge naar Kitona en de vliegtuigen te Kitona brengen troepen over naar Kamina voor transit naar Albertstad. Twee DC-3's brengen proviand naar en troepen terug van kleinere vliegvelden in Katanga naar Kamina: de K-1 (Lt-Kol Kreps) op Manono en de KP-8 (Adjt Devisscher) op Kongolo en Manono.

Ondertussen vertrekt de CP-9 (Adjt Velghe) naar Bunia om in twee rotaties de laatste para-commando's van Bunia naar Usumbura over te brengen. De Belgische troepen worden er vervangen door Ethiopische UNO-troepen.

Suite à l'indisponibilité de plusieurs DC-3, le CP-31 (Capt Terrijn) est mis en oeuvre pour amener des troupes de Kongolo vers la ville voisine d'Albertville. Afin de ne pas surcharger le C-119 lors du décollage, plusieurs rotations sont nécessaires. Le CP-29 (Capt Ravelingen) et le CP-9 (Maj Laforce) amèneront finalement ces troupes d'Albertville à Kamina. Nous en avons profité pour visiter

la petite ville de Kongolo.

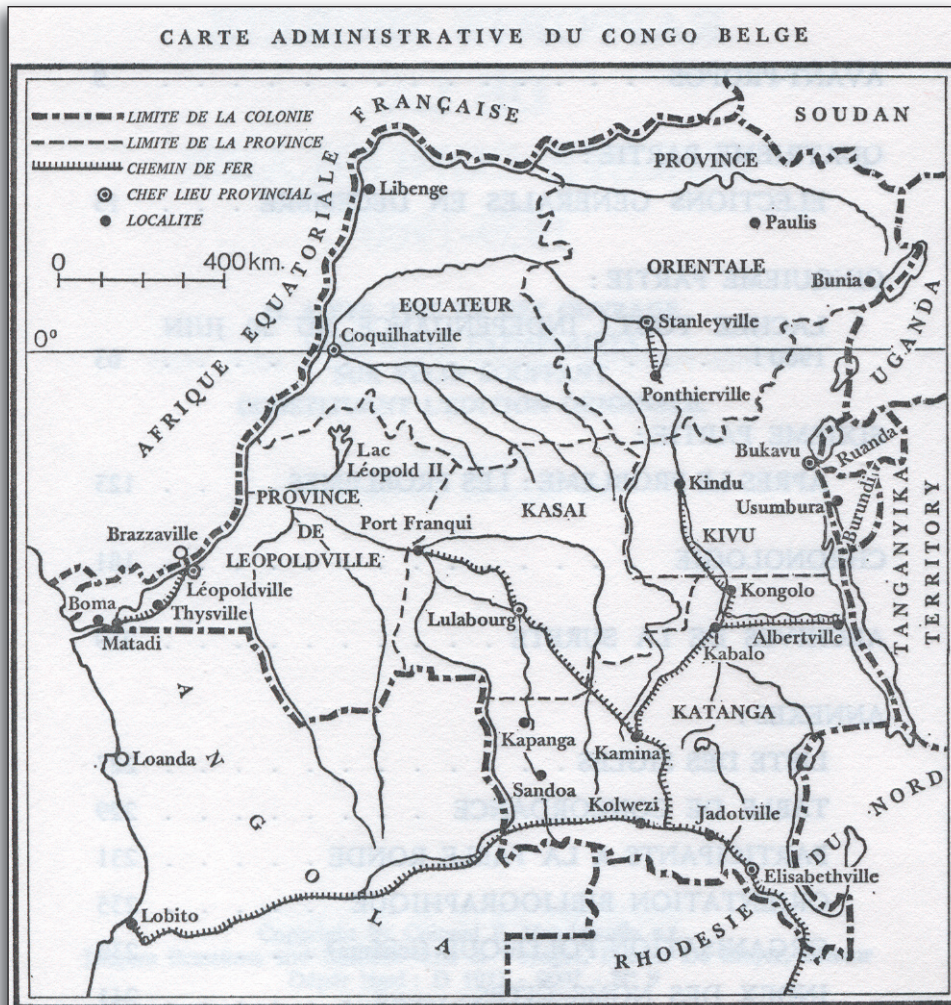
Quel triste spectacle! Tout est détruit, cassé ou brûlé. Quelques chèvres errent dans la rue principale qui est parsemée de papiers. Dans le camp, à côté de l'aérodrome, des 1000 soldats désarmés de la FP, il en reste environ 200. Ils sont chargés de nettoyer le camp. Ensuite, ils seront déplacés via Léopoldville vers la province du nord-est. Cet énorme détour et rendu nécessaire du fait de la destruction du réseau de transport ferroviaire! Sur le tarmac, nous

disons au revoir aux Pères qui nous ont guidés. Malgré les destructions à Kongolo, ils gardent confiance dans l'avenir!

30 juillet 1960

Une nouvelle journée chargée. La plupart des C-119 quittent BAKA pour le Bas-Congo afin de continuer l'évacuation de Libenge vers Kitona. Les avions de Kitona amènent des troupes à Kamina en attendant de les conduire à Albertville.

Deux DC-3 K-1 (Lt Col Kreps) et K-8 (Adjt Devisscher) amènent des vivres vers les petits aérodromes du Katanga (Manono et Kongolo) et en ramènent des troupes vers Kamina. Pendant ce temps, le CP-9 (Adjt Velghe) s'envole pour Bunia pour ramener en deux rotations les derniers paras commando de Bunia à Usumbura. Les troupes belges y sont remplacées par des soldats onusiens en provenance d'Ethiopie.





1 tot 3 augustus

Op 1 augustus worden de troepen uit Kitona, die te Kamina in transit waren, in twee rotaties door drie C-119's naar Albertstad overgebracht.

's Anderendaags vertrekken vijf vliegtuigen naar Luluaburg met proviand en verder naar Kikwit om ook daar de ontruiming te beginnen.

Kamina-Albertstad

CP-39 - Lt Noel
 CP-22 - Kapt Uytenhove
 CP-29 - Kapt Solie

Luluaburg-Kikwit

CP-34 - Vermeerbergen
 CP-32 - Kapt Candries
 CP-22 - Kapt Uytenhove
 KP-4 - Cdt Mollet
 K-1 - Kapt Vingerhoets

Bij hun terugkeer landen zij opnieuw te Luluaburg om te tanken.

De CP-29 (Kapt Ravelingen) zet de «lift» Kamina-Albertstad verder samen met de K-40 (Adjt Halleux). De K-40 vliegt daarna naar Usumbura ter beschikking van de COMRU.

De ontruiming van Kikwit wordt op 3 augustus beëindigd door de CP-32 (Kapt Terrijn), CP-22 (Kapt Vanboxstael en de CP-34 (Kapt Solie). Enkele blanken verkiezen ons te vergezellen, andere zien ons met droefheid vertrekken. Hun lot is onzeker maar wegens hun handel en investeringen verkiezen zij te blijven.

4 tot 6 augustus

De ontruiming van Luluaburg gaat op volle toeren verder met zes C-119's:

CP-40 - Maj Laforce
 CP-32 - Kapt Candries
 CP-9 - Adjt Velghe
 CP-22 - Kapt Uytenhove
 CP-39 - Lt Noel
 CP-34 - Lt Vermeerbergen

In de late namiddag van 4 augustus is de ontruiming van Luluaburg beëindigd als de CP-29 (Kapt Terrijn) met de achterhoede terug naar Kamina vliegt.

Ondertussen brengen Amerikaanse C-124 "Globemasters" materieel aan in Luluaburg voor de Tunesische UNO-troepen.

Terwijl Belgische vliegtuigen aan een zijde van de "tarmac"

1 au 3 août

Le 1 août, les troupes en provenance de Kitona qui attendaient en transit à Kamina sont amenées en deux rotations de trois C119 à Albertville

Le lendemain, cinq appareils partent pour Luluabourg avec de la nourriture et continuent ensuite vers Kikwit pour en effectuer l'évacuation.

Kamina-Albertville

CP-39 - Lt Noel
 CP-22 - Capt Uitenhove
 CP-29 - Capt Solie

Luluabourg-Kikwit

CP-34 - Vermeerbergen
 CP-32 - Capt Candries
 CP-22 - Capt Uytenhove
 KP-4 - Cdt Mollet
 K-1 - Capt Vingerhoets

Lors du vol retour, ils font à nouveau une escale à Luluabourg pour refueller.

Le CP-29 (Capt Ravelingen) continue le lift Kamina – Albertville en compagnie du K-40 (Adjt Halleux). Ce dernier se rend ensuite à Usumbura pour se mettre à la disposition du COMRU.

L'évacuation de Kikwit se termine le 3 août avec le CP-32 (Capt Terrijn), CP-22 (Capt Vanboxstael) et Cp-34 (Capt Solie). Quelques blancs choisissent d'évacuer, d'autres regardent les avions partir avec regrets. Leur sort est incertain mais de part leur commerce et les investissements consentis, ils choisissent de rester.

4 au 6 août

L'évacuation de Luluabourg se poursuit à plein régime avec six C-119:

CP-40 - Maj Laforce
 CP-32 - Capt Candries
 CP-9 - Adjt Velghe
 CP-22 - Capt Uytenhove
 CP-39 - Lt Noel
 CP-34 - Lt Vermeerbergen

Le 4 août en fin d'après midi, l'opération se termine lorsque le CP-29 (Capt Terrijn) s'envole pour Kamina avec l'arrière garde.

Entre-temps, des C-124 "Globe Masters" américains



amène à Luluabourg du matériel pour les troupes tunisiennes de l'ONU.

Pendant que d'un côté du tarmac, des avions belges embarquent des hommes avec des bérets rouges, de l'autre côté des hommes avec des bérets bleus descendent des avions américains. Une ligne invisible nous sépare à cet



mannen met rode mutsen opladen, stappen aan de andere zijde mannen met blauwe mutsen uit de Amerikaanse vliegtuigen. Een onzichtbare lijn scheidt ons op dat ogenblik. Op de parking voor de luchthaven blijft een tweehonderdtal auto's achter, overgebleven na de exodus van Luluaburg nadat de blanken, in colonne en door de paras beschermd, naar het vliegveld trokken. Weg van de verschrikkingen van de Immo-Kasai!

Op 5 augustus wordt Kindu ontruimd. Omdat op de parking van Kindu slechts drie vliegtuigen kunnen staan, stijgen tweemaal drie C-119's uit Kamina om het personeel en materieel in twee "liften" naar Usumbura te brengen:

CP 39 - Lt Noel	CP-24 - Cdt Hubert
CP 15 - Lt Kol Kreps	CP-29 - Kapt Ravelingen
CP 32 - Kapt Candries	CP 19 - Cdt Barre

De CP-9 (Kapt Solie) brengt personeel van Kindu naar BAKA terug.

Op het einde van de dag vernemen wij dat alle vliegvelden in Katanga gesloten worden. De landingsbanen worden met vaten en vrachtwagens versperd. Dit bericht is voor ons zeer onaangenaam omdat hierdoor het aantal beschikbare uitwijkingsvliegvelden in geval van nood zeer beperkt wordt.

Op 6 augustus stijgt de CP-9 (Kapt Terrijn) op om

instant. Sur le parking, devant l'aérogare, environ deux cent voitures restent, abandonnées lors de l'exode de Luluabourg lorsque les blancs, en colonne, escortés par les paras se sont rendus à l'aérodrome. Fuyant à la suite de la panique de l'Immo-Kasai!

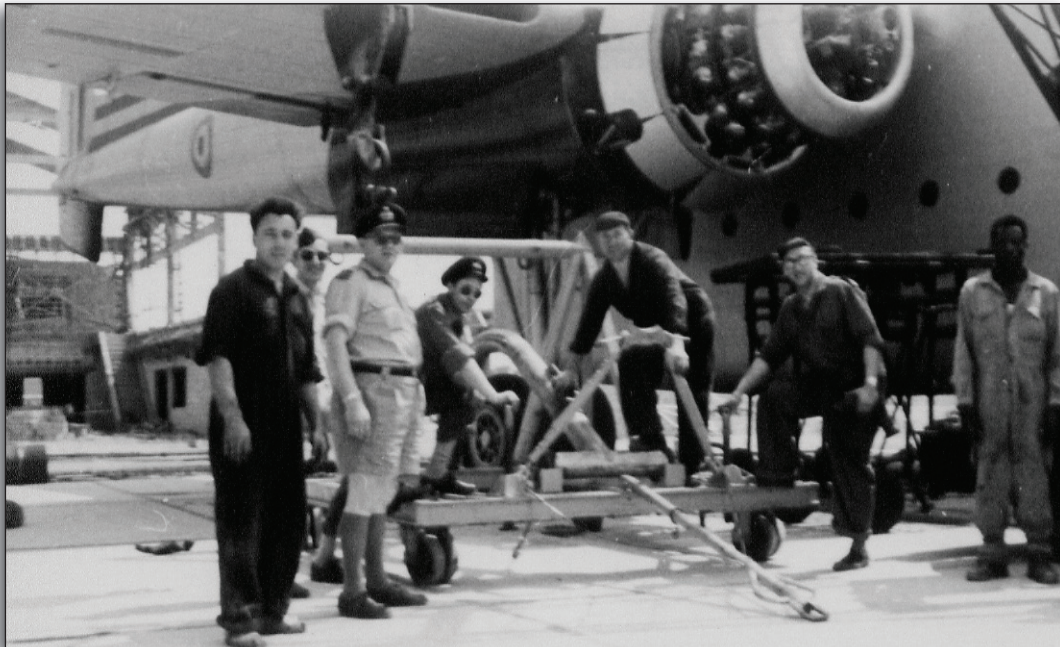
Le 5 août Kindu est évacué. Comme il n'y a place que pour trois avions sur le parking de Kindu, deux vagues de trois avions décollent de Kamina pour amener en deux "lift" le personnel et le matériel à Usumbura:

CP 39 - Lt Noel	CP-24 - Cdt Hubert
CP 15 - Lt Col Kreps	CP-29 - Capt Ravelingen
CP 32 - Capt Candries	CP 19 - Cdt Barre

Le CP-9 (Capt Solie) ramène du personnel de Kindu à BAKA.

En soirée nous apprenons que tous les aérodromes du Katanga sont fermés. Les pistes sont obstruées par des fûts et des voitures. Cette annonce est une très mauvaise nouvelle pour nous car de ce fait, le nombre d'aérodromes de diversions en cas d'urgence est fortement réduit.

Le 6 août, le CP-9 (Capt Terrijn) décolle pour parachuter des vivres sur les aérodromes de Manono, Kabalo et Albertville. Après chaque parachutage l'avion cercle au dessus de la piste pour effrayer d'éventuels voleurs jusqu'à ce que nos troupes aient eu le temps de sécuriser



Kitona 1960
Defect CP40 (rechter motor)

CP40 en panne (moteur
droite)

De Poorter, Dilien,
Geeraerts, ...

levensmiddelen te droppen op de vliegvelden van Manono, Kabalo en Albertstad. Na iedere drop blijven wij op lage hoogte boven het vliegveld draaien om eventuele dieven af te schrikken tot onze troepen die pakken geborgen hebben. De landingsbaan van Albertstad is echter niet versperd zodat wij daar kunnen landen.

10 tot 15 augustus 1960

De CP-9 (Kapt Solie) vertrekt op 5 augustus ter vervanging van de CP-26 naar Kitona en zal van daar uit drie vluchten op Leopoldstad uitvoeren alvorens naar België terug te keren. De K-40 (Adjt Vanrafelghem) dropt munitiebanden

les paquets. La piste d'Albertville n'étant pas obstruée, l'avion y atterri.

10 au 15 août 1960

Le CP-9 (Capt Solie) part le 5 août pour Kitona afin d'y remplacer le CP-26. Il y fera trois vols sur Léopoldville avant de retourner en Belgique. Le K-40 (Adjt Vanrafelghem) parachute des bandes de munitions pour mitrailleuses .30 à Malemba -N'Kulu pour ravitailler en munitions des Grenadiers qui sont impliqués dans des combats. Il ramène deux blessés depuis l'aérodrome de Manono situé à proximité



.30 voor machinegeweren te Malemba-N’Kulu voor de grenadiers die in een gevecht gewikkeld zijn en brengt twee gekwetsten uit het naburige Manono terug.

Op 12 augustus vertrekken vijf Flying Boxcars van BAKA naar Usumbura om een compagnie van het 1 Lansiers op te halen, en op 15 augustus vliegen er opnieuw vijf naar Elisabethstad om het 1 Gidsen naar Kamina te brengen. Beide eenheden keren enkele dagen later terug naar België. Op het vliegveld van Elisabethstad krijgen de Belgen bij hun vertrek een hartelijk en ontroerend afscheid van de bevolking terwijl de Zweedse UNO-soldaten toekijken.

1 Lanciers/Usumbura 1 Gidsen/Elisabethstad

CP-15 - Kapt Terrijn	CP-33 - Kapt Terrijn
CP-20 - Kapt Teeuwen	CP-9 - Kapt Vanboxstael
CP-19 - Cdt Barre	CP-18 - Kapt Migliavacca
CP-23 - Lt de Liedekerke	CP-20 - Kapt Teeuwen
CP-24 - Cdt Hubert	CP-19 - Cdt Barre

Op dezelfde dag, 12 augustus, vliegt de CP-23 (Lt de Liedekerke) naar Kitona om een Alouette heli-copter naar BAKA te brengen. De K-40 (Adjt Halleux) vervoert levens- en geneesmiddelen naar Kabalo, Kongolo, Albertslad. Bij zijn terugkeer neemt hij vluchtelingen op, waaronder een zuster die reeds 33 jaar in Congo verbleef.

16 augustus 1960

Vier C-119's zijn voorzien om vanaf 16 augustus het 6 Commando van Kitona naar Usumbura en het 4 Commando van Usumbura naar Kamina over te brengen voor terugkeer naar België. Een compagnie van 1 Para en een marscompagnie van BAKA zouden het 6 Commando in Kitona vervangen.

Maar op 16 augustus om 0015Z wordt Kamina gevraagd zo vlug mogelijk vier C-119's naar Kitona te sturen omdat in Leopoldstad zware onlusten uitgebroken zijn. Om 0210Z stijgen ze op:

CP-15 - Kapt Terrijn
CP-18 - Kapt Migliavacca
CP-19 - Cdt Barre
CP-20 - Kapt Teeuwen

Een front van cumulo-nimbus wolken kan niet ontweken worden, de bemanningen zijn verplicht zonnebrillen op te zetten om niet verblind te worden door de bliksems in de nacht. De navigators leggen een gespreide hand op de kaart als we, na heel wat hevige turbulentie, door het front zijn en vragen waar we ergens zijn! In Kitona blijven de vier vliegtuigen in “stand-by” zonder te moeten tussenkomen. Ondertussen vertrekt in Kamina de KP-8 (Adjt Devisscher) bij hoogdringendheid naar Elisabethstad met een peloton militaire politie voor Kongolo, waar ook onlusten zijn uitgebroken. De K-40 (Kapt Vingerhoets) dropt voedsel te Malemba-N’Kulu en brengt proviand naar Kabalo.

20 tot 29 augustus 1960

Ondertussen begint BAKA weer dezelfde drukke dagen te kennen als in begin juli. De parking is bezet door B-707's van Sabena en DC-6 toestellen die onze troepen terugbrengen naar België en Amerikaanse C-130's die de

Le 12 août cinq “Flying Boxcars” décollent de BAKA pour Usumbura afin d’aller chercher une compagnie du 1 Lancier. Le 15 août cinq appareils décollent à nouveau pour ramener cette fois le 1 Guides à Kamina. Ces deux unités rentreront quelques jours plus tard en Belgique. Lors de leur départ, sur l’aérodrome d’Elisabethville, les soldats belges reçoivent de la population un adieu chaleureux et émouvant sous l’oeil des soldats suédois de l’ONU.

1 Lanciers/Usumbura 1 Guides/Elisabethville

CP-15 - Capt Terrijn	CP-33 - Capt Terrijn
CP-20 - Capt Teeuwen	CP-9 - Capt Vanboxstael
CP-19 - Cdt Barre	CP-18- Capt Migliavacca
CP-23 - Lt de Liedekerke	CP-20 - Capt Teeuwen
CP-24 - Cdt Hubert	CP-19 - Cdt Barre

Ce même 12 août, le CP-23 (Lt de Liedekerke) va à Kitona pour ramener à Kamina un hélicoptère Alouette. Le K-40 (Adjt Halleux) transporte des vivres et des médicaments à Kabalo, Kongolo et Albertville. Lors de son retour, il embarque des réfugiés parmi lesquels une religieuse qui oeuvrait au Congo depuis 33 ans.

16 août 1960

Quatre C-119 sont planifiés pour transférer à partir du 16 août le 6 Commando de Kitona à Usumbura et le 4 Commando de Usumbura à Kamina en prévision de leur retour en Belgique. Une Compagnie du 1 Para et une Compagnie de Marche devront remplacer le 6 Cdo à Kitona.

Mais le 16 août à 0015Z, il est demandé à Kamina d’envoyer le plus rapidement possible 4 C-119 à Kitona car de grosses émeutes se sont déclenchées à Léopoldville A 0210Z, ils décollent:

CP-15 - Capt Terrijn
CP-18 - Capt Migliavacca
CP-19 - Cdt Barre
CP-20 - Capt Teeuwen

Un front de cumulo-nimbus barre la route et ne peut être contourné. Les équipages sont obligés de mettre leurs lunettes de soleil pour ne pas être aveuglés par les éclairs en pleine nuit. Lorsque après avoir été secoués sérieusement, nous sortons finalement du front et demandons aux navigateurs notre position, la réponse nous est donnée par une main entière sur la carte. A Kitona, les quatre avions restent en “stand-by” sans devoir intervenir.

Entre-temps, le KP-8 (Adjt Devisscher) quitte Kamina en urgence pour Elisabethville avec un peloton de police militaire destiné à Kongolo où des troubles ont éclaté. Le K-40 (Capt Vingerhoets) largue des vivres à Malemba-N’Kulu et amène du ravitaillement à Kabalo.

20 au 29 août 1960

Sur ces entre faits, BAKA connaît à nouveau la même agitation que celle qui régnait début juillet. Le parking est rempli d’une part par des B-707 de la Sabena et des DC-6 qui ramènent nos troupes vers la Belgique et d’autre part de C-130 américains qui amènent des troupes de l’ONU en provenance d’Irlande.



Ierse UNO-troepen aanvoeren.

Op 20 augustus begint een van de laatste "airlifts" van deze woelige maanden. Vier C-119's vertrekken uit Kitona om via Kamina het eerste deel van het 6 Commando over te brengen naar Usumbura:

CP-15 - Kapt Terrijn
CP-18 - Kapt Migliavacca
CP-19 - Cdt Barre
CP-20 - Kapt Teeuwen

Wanneer wij te Kamina landen zien wij Ierse soldaten in hun kilt en met doedelzak uit een C-124 "Globemaster" stappen en op de tarmac onder een brandende zon defileren!

Op 23 augustus gaat de "airlift" Kitona-Usumbura met vier C-119's nog steeds door, nu versterkt met de CP-37 (Lt Hadermann):

CP-15 - Kapt Terrijn
CP-18 - Kapt Migliavacca
CP-33 - Adjt Velghe
CP-23 - Lt de Liedekerke

Nu zijn ook in Albertstad onlusten uitgebroken. De CP-35 (Kapt Vanboxstael) en de DC-3's K-1 (Kapt Vingerhoets) en K-19 vertrekken met troepen naar Albertstad. Tegen de avond breiden de onlusten zich nog uit en worden dezelfde drie vliegtuigen en de CP-23 (Lt de Liedekerke) in allerijl met para's terug naar Albertstad getuurd. Om de landing mogelijk te maken wordt de niet verlichte landingsbaan afgebakend met brandende proppen in benzine gedrenkt.

Op 26 augustus en volgende dagen wordt nog een maximale inspanning geleverd om met de beschikbare vliegtuigen alle Belgische troepen naar BAKA te brengen, waar zij in de wachtende Amerikaanse C-130's kunnen stappen om naar België terug te keren. Drie C-119's zetten de "airlift" Kitona-Usumbura verder, terwijl twee C-119's en drie DC-3's de troepen uit Elisabethstad naar Usumbura brengen:

Kitona-Usumbura
CP-37 - Lt Hadermann
CP-20 - Kapt Teeuwen
CP-35 - Adjt Luyten

Elisabethstad-Usumbura
CP-15 - Kapt Terrijn
CP-18 - Kapt Migliavacca
K-1 - Adjt Halleux
K-40 - Adjt Devisscher
K-9 - Kapt Vingerhoets

De ontruiming van Manono via Usumbura naar BAKA wordt verzekerd door zes DC-3s:

K-19 - Kapt Vingerhoets
K-40 - Adjt Devisscher
K-19 - Adjt Vanrafelghem
KP-8 - Kapt Danhiez
K-30 en K-1

Op 29 augustus 1960 wordt generaal Geysen met de K-21 door kapitein Vingerhoets van Elisabethstad naar Kamina gebracht voor zijn terugkeer naar België. Bij zijn vertrek uit Kamina zal zijn vliegtuig zal door een formatie Harvards geëscorteerd worden.

Le 20 août commence un des derniers "air lift" de ce mois agité. Quatre C-119 partent de Kitona pour amener via Kamina le 6 Cdo à Usumbura:

CP-15 - Capt Terrijn
CP-18 - Capt Migliavacca
CP-19 - Cdt Barre
CP-20 - Capt Teeuwen

Lorsque nous atterrissons à Kamina quel ne fut pas notre étonnement de voir des soldats irlandais en kilt et avec leur cornemuse sortir d'un C-124 «Globemaster» pour défiler sous le soleil brûlant, sur le tarmac.

Le 23 août, «l'airlift» Kitona-Usumbura se poursuit avec quatre C-119 auxquels s'est joint le CP-37 (Lt Hadermann):

CP-15 - Capt Terrijn
CP-18 - Capt Migliavacca
CP-33 - Adjt Velghe
CP-23 - Lt de Liedekerke

A Albertville, des troubles ont également éclaté. Le CP-35 (Capt Vanboxstael) et les DC-3, K-1 (Capt Vingerhoets) et K-19, partent avec des troupes pour Albertville

En soirée, les troubles s'étendent et ces mêmes trois avions accompagnés du CP-23 (Lt de Liedekerke) sont renvoyés de toute urgence à Albertville avec des paras. Afin de rendre l'atterrissage possible de nuit, sur la piste non éclairée, un balisage est constitué par des chiffons imbibés d'essence.

Le 26 août et les jours qui suivent sont mis à profit avec tous les avions disponibles pour amener les dernières troupes belges à BAKA où ils peuvent monter à bord des C-130 américains qui les attendent pour les ramener en Belgique.

Trois C-119 continuent «l'airlift» Kitona-Usumbura tandis que deux C-119 et trois DC-3 transportent les troupes d'Elisabethville à Usumbura:

Kitona-Usumbura
CP-37 - Lt Hadermann
CP-20 - Capt Teeuwen
CP-35 - Adjt Luyten

Elisabethstad-Usumbura
CP-15 - Capt Terrijn
CP-18 - Capt Migliavacca
K-1 - Adjt Halleux
K-40 - Adjt Devisscher
K-9 - Capt Vingerhoets

L'évacuation de Manono vers BAKA en passant par Usumbura est assurée par six DC-3:

K-19 - Capt Vingerhoets
K-40 - Adjt Devisscher
K-19 - Adjt Vanrafelghem
KP-8 - Capt Danhiez
K-30 en K-1

Le 29 août, le général Geysen est amené d'Elisabethville à Kamina en vue de son rapatriement en Belgique par le K-21 (Capt Vingerhoets). Lors de son départ de Kamina, son avion sera escorté par une formation de Harvard.



**De Dakota KY2
komt toe in
Zaventem met
landgenoten die
uit Kongo werden
gerepatrieerd**

**Le Dakota
KY2 arrive à
Zaventem avec
des compatriotes,
rapatriés du Congo**



September 1960

Tijdens de maand september zullen de opdrachten zich meer en meer beperken tot vluchten tussen Usumbura, Kamina en Kitona. Bij het samenstellen van de bemanningen moet steeds meer moeten geïmproviseerd: wie krijgt vandaag een navigator?

Geleidelijk wordt de basis van Kamina aan de UNO overgedragen en vertrekken al onze troepen naar België. Tenslotte vertrekken we met de CP-18, uit Kamina. Onze lading is zo verscheiden als ze groot is. Een avontuurlijke maar onvergetelijke periode is afgesloten.

Enkele persoonlijke bedenkingen door de auteur kapitein R. Terrijn

1. De maand juli valt in het droge seizoen, wat voor ons een groot geluk was.
2. Alle navigators moeten bekwaam zijn in "pin point map reading navigation".
3. De meeste onlusten ontstonden 's morgens. De overdracht van gegevens, de cross-check hiervan en de orders kwamen 's middags toe, waardoor wij als uitvoerders slechts beschikten over de namiddag. Gelukkig dat de Belgische para-commando's snel en ervaren waren.
4. Alle Belgische bataljons zouden minstens eenmaal per jaar een Belgisch transportvliegtuig moeten in- en uitstappen en over een maquette beschikken om te oefenen (op de grond getekend indien niets anders beschikbaar is).

Septembre 1960

Au mois de septembre, les opérations seront limitées à des vols entre Usumbura, Kamina et Kitona. La composition journalière des équipages pose des problèmes; il faut de plus en plus improviser: qui reçoit aujourd'hui un navigateur?

Petit à petit, la base de Kamina est transférée à l'ONU tandis que nos troupes rentrent en Belgique. Finalement nous quittons Kamina avec le CP-18. Notre cargaison est aussi hétéroclite que grande. Une période aventureuse mais inoubliable se termine.

Quelques réflexions personnelles de l'auteur capitaine R. Terrijn

1. Le mois de juillet est en période sèche ce qui fut pour nous une grande chance.
2. Tous les navigateurs doivent être capable de faire de la lecture de carte "pin point".
3. La plupart des émeutes commençait le matin. La transmission des données, le cross check de celles-ci et les ordres nous arrivaient à midi, de sorte qu'en tant qu'exécutant nous ne disposions que de l'après-midi. Heureusement que les Para-Cdo étaient rapide et expérimenté.
4. Tous les bataillons belges devraient au moins une fois par an monter et descendre d'un avion de transport belge et disposer d'un mock-up pour s'y entraîner.



Nieuwjaarsreceptie 2008 in 15 Wing

Op 11 januari waren vele burgerlijke en militaire genodigden aanwezig op de nieuwjaarsreceptie aangeboden door kolonel-vlieger B. Flamang, commandant van de 15 Wing Luchtransport. De redactie van DAKOTA News kreeg zijn welwillende toelating om zijn gelegenheidstoespraak te publiceren.

Hierna volgen belangrijke uittreksels uit zijn toespraak

De toespraak werd gedeeltelijk vertaald door René Hoeben

...
Het jaar 2007 was, zoals de vorige jaren weer bijzonder gevuld met 10.000 vluchten, 35.000 passagiers en 3.000 ton vervoerde vracht. De operatie in Afghanistan in het kader van de ISAF en onze quasi constante aanwezigheid in de Republiek Congo, vormden het zwaartepunt van onze inspanningen in 2007. Maar sta me toe, in plaats van me te beperken tot een opsomming van een lange lijst van buitenlandse operaties, iets meer in te gaan op de specifieke problemen die gebonden zijn aan deze operaties en op de wijze waarop we deze uitvoeren. De zonet geciteerde cijfers mogen dan op het eerste zicht niet zo indrukwekkend lijken, zeker niet als ze de vergelijking met onze overburen op de nationale luchthaven moeten doorstaan, maar vele van onze zendingen dienen uitgevoerd te worden in moeilijke en zelfs risicovolle omstandigheden. Moeilijk reliëf, extreem klimaat, de beschikbaarheid of liever non-beschikbaarheid van infrastructuur en bovenal het aspect van de veiligheid maken van deze operaties een niet te onderschatten uitdaging voor bemanningen en steunpersoneel. Het Belgisch militaire luchtransport en de 15 Wing in het bijzonder genieten zowel op nationaal als internationaal vlak, een bijzondere reputatie qua professionaliteit, operationele inzetbaarheid, en soepelheid, getuige daarvan de felicitaties die ik als korpsversterker op regelmatige basis mag ontvangen van binnen- en buitenlandse autoriteiten. Onze expertise in bepaalde delicate en gevaarlijke

Réception de nouvel an au 15 Wing

De nombreux invités civils et militaires ont assisté le 11 janvier dernier à la réception de nouvel an offert par le colonel-aviateur B. Flamang, commandant du 15 Wing Transport Aérien. La rédaction de Dakota News a reçu son aimable autorisation de publier le discours qu'il a prononcé à cette occasion.

Ci-après des extraits importants de ce discours

Le discours a été partiellement traduit par Marie-Christine et Paul Buyse



...
L'année 2007 fut, comme les années précédentes, à nouveau bien remplie avec plus de 10.000 Hrs de vol, 35.000 passagers et 3.000 tonnes de fret transportés. L'opération en Afghanistan dans le cadre de l'ISAF et notre présence quasi continue en République du Congo furent le centre de gravité de nos efforts en 2007. Mais permettez-moi, au lieu d'énumérer une longue liste des opérations extérieures effectuées, de m'étendre plus sur la problématique spécifique liée à ces opérations et notre manière propre de les exécuter. Les chiffres que nous venons de citer peuvent à première vue paraître peu impressionnants, surtout s'ils ont à supporter la comparaison avec ceux de nos voisins d'en face à l'aéroport national, mais nombre de nos missions doivent être exécutées dans des circonstances difficiles voire même précaires. Un relief difficile, un climat extrême, la disponibilité ou plutôt la non-disponibilité d'une infrastructure mais surtout l'aspect de sécurité font de ces opérations un défi pour les équipages et le personnel de soutien qu'on ne pourrait sous-estimer. Le transport aérien militaire belge et le 15 Wing en particulier jouissent tant au niveau national qu'international, d'une réputation renommée en ce qui concerne la professionnalité, la disponibilité opérationnelle et la souplesse comme en témoignent les nombreuses félicitations que je reçois en tant que chef de corps sur base régulière des autorités



opdrachten, maken dat sommige landen wensen dat wij die zouden uitvoeren. Als voorbeeld haal ik het vervoer van vloeibare zuurstof aan, opdracht die we onafgebroken uitgevoerd hebben voor de bevriende naties die actief zijn in Afghanistan. Maar deze reputatie heeft ook een prijs: de termijnen zijn kort en de veelvuldige veranderingen in de planning en de uitvoering, vragen van ons personeel een groot aanpassingsvermogen. Aanpassingsvermogen dat, spijtig genoeg, niet zonder gevolg is voor het familiale en sociale leven van ons personeel. De repatriëring van de Belgische piloot Wilmart mag dan al het nodige stof doen opwaaien hebben in de Belgische media, maar stelde op zich niks voor bij het kunst- en vliegwerk dat de 15 Wing moest leveren om deze zending binnen de opgelegde termijnen tot een goed einde te brengen. Mijn oprechte dank hiervoor aan al het personeel.

In het licht van de veeleisendheid van ons beroep en de op het eerste zicht meer aantrekkelijke omstandigheden elders, hoeft het dan ook geen verwondering te wekken dat de 15 Wing voortdurend kampt met een uitstroom van piloten en ander gespecialiseerd personeel naar verwante sectoren in het burgermidden. Het is voor mezelf dan ook een grote voldoening om ondanks dit alles te hebben kunnen vaststellen, tijdens mijn eerste zes maanden als bevelhebber van deze Wing, dat het nog steeds niet ontbreekt aan motivatie en beroepsfierheid bij het personeel van de 15 Wing.

Naast operaties heeft de 15 Wing natuurlijk bijgedragen aan de verschillende trainingsprogramma's en oefeningen van de verschillende componenten van Defensie. Zo ondermeer zijn bijdrage aan de NATO oefening "Bold Avenger in Noorwegen, de "Field Training Exercises" (FTX) en de parachutage trainingen in Frankrijk en Polen van de Landcomponent. Deze operaties en oefeningen kunnen niet gebeuren zonder de nauwe samenwerking van twee onmisbare diensten: ik heb het hier over de "Movement Control Group" (MCG en het personeel van Training Center Para. Mijn dank aan al dit personeel.

De operationele inzet van onze luchttransportmiddelen zou echter niet mogelijk geweest zijn, zonder ook de nodige aandacht te besteden aan de vorming en training van het eigen personeel. In 2007 werd een intensief trainingsprogramma afgewerkt waarbij niet minder dan 12 piloten hun initiële vorming luchttransport piloot doorliepen en waarbij zes nieuwe boordcommandanten werden gevormd in de 15 Wing.

Ik wil van deze gelegenheid gebruik maken om de aanwezige militaire autoriteiten te bedanken voor al hun steun om ons de nodige onze nodige training te verzekeren. Het hoogtepunt was de oefening "Herky" die plaats vond van 15 november tot 15 december in Toulouse. Als gevolg van de grote, maar noodzakelijke, toestroming van jonge piloten zal nog een grote inspanning moeten gedaan worden in het domein van training. Ik hoop dat de 15 Wing verder zal kunnen rekenen op uw maximale steun.

Maar om het bedrijf dat de 15 Wing toch wel is, draaiende te houden, zijn niet alleen vliegtuigen en piloten nodig. Minder bekend voor sommigen onder u, want minder zichtbaar, maar daarom niet minder belangrijk, zijn alle andere activiteiten ter ondersteuning van onze operaties. Voor elke piloot die de 15 Wing rijk is, worden er dertien

intérieures aussi bien qu'extérieures.

Notre expertise dans certaines missions plus délicates et dangereuses, font que certaines nations souhaitent que nous les fassions à leur place, je cite comme exemple le transport d'oxygène liquide, que nous avons continués à assurer pour des nations amies qui sont actives en Afghanistan. Mais cette réputation a aussi un prix: les délais souvent très courts et les changements fréquents dans le planning et l'exécution de ces missions nécessitent de notre personnel une flexibilité sans failles, flexibilité qui n'est pas, malheureusement, sans impacts sur la vie sociale et familiale de notre personnel. Le rapatriement du pilote belge Wilmart peut avoir réussi à attirer l'attention des média belges, en soi il ne représente pas beaucoup en comparaison des tours de force que le 15^{ième} Wing a du effectuer pour mener à bien cette mission dans les délais bien déterminés. Par conséquent je témoigne ma sincère gratitude à tout le personnel.

En tenant compte des exigences de notre métier et les conditions à première vue plus attrayantes ailleurs, nous ne devons pas être étonnés que le 15 Wing est aux prises avec un exode de pilotes et d'autre personnel qualifié vers les secteurs apparentés dans le milieu civil. Malgré tout ceci, c'est pour moi-même une grande satisfaction de pouvoir constater durant mes premiers six mois en tant que commandant de ce Wing, qu'on ne manque toujours pas de motivation et de fierté professionnelle parmi le personnel.

Acôté des opérations, le 15 Wing a naturellement également apporté sa contribution aux différents programmes d'entraînement et exercices des différentes composantes de la Défense, entre autres sa contribution à l'important exercice de l'OTAN, «Bold Avenger 07» en Norvège les «Field Training Exercises» (FTX) et campagnes de sauts en France et en Pologne de la composante Terre. Ces opérations et exercices ne pourraient se dérouler sans la collaboration étroite de deux services indispensables au 15 Wing: je veux parler du «Movement Control Group» (MCG) et du personnel du Centre Training Para. Merci à tout ce personnel.

L'engagement professionnel de nos moyens de transport aérien n'aurait toutefois été possible sans prêter en même temps attention à la formation et à l'entraînement de notre propre personnel. Dans le courant de 2007, un programme de formation intensive a été mis au point grâce auquel pas moins de 12 pilotes ont parcouru leur formation initiale de transport aérien. En plus six nouveaux commandants de bord ont été formés au sein du 15 Wing.

J'aimerai également utiliser cette occasion pour remercier les autorités militaires présentes pour tout le support qu'elles ont fourni pour assurer nos opportunités d'entraînement, avec comme point fort l'exercice «Herky» qui s'est déroulé du 15 novembre au 15 décembre à Toulouse. Suite au grand afflux, mais indispensable, de jeunes pilotes, un effort important devra encore être fait dans le domaine du training. J'espère que le 15 Wing pourra encore compter sur un soutien maximum de votre part.

Toutefois, afin de maintenir en marche l'entreprise qu'en somme est le 15 Wing, il ne suffit pas du tout de disposer d'avions et de pilotes. Moins bien connues de certains d'entre vous, parce que moins visibles, mais pour cela



andere individuen tewerk gesteld, en dit om de dagelijkse activiteiten van deze Wing tot een goed einde te brengen...

Het begin van het jaar is een ideaal moment om een blik op de toekomst te werpen. Defensie en meer bepaald het luchttransport en de 15 Wing zullen geconfronteerd worden met grote uitdagingen, sommigen op korte andere op lange termijn. In 2008 zal het European Air Transport Command (EATC) werkelijkheid worden en zal de planning van de transportactiviteiten van België, Frankrijk, Duitsland en Nederland van één enkel commando afhangen. Een aantal diensten van Defensie en misschien ook van de 15 Wing zullen rechtsreeks afhangen van dat Commando. Vanaf 2009 zal ook het concept van de gemengde loopbaan van toepassing zijn met belangrijke gevolgen voor de piloten en het personeel.

In 2008 zijn we ook welgeteld tien jaar verwijderd van een andere ingrijpende verandering voor het Belgisch militair luchttransport: de vervanging van de C-130 in 2018 door de A-400M. Nog veraf, zal u misschien denken, maar nu reeds dient een visie ontwikkeld te worden, die ons moet toelaten, deze nieuwe toestellen op een optimale wijze te integreren en gebruiken in een Europese en internationale context. Het hoeft geen betoog dat, gezien de aanwezigheid van heel wat expertise in de 15 Wing, en hoofdzakelijk hier, wij een belangrijke rol kunnen en moeten spelen in elk van deze uitdagingen.

Vooraleer af te sluiten, wens ik u nog een laatste feit ter kennis te brengen: in 2008 viert de 15 Wing zijn zestigjarig bestaan. Zonder al te veel van de sluier te willen opheffen, kan ik u nu toch al aankondigen dat deze verjaardag op passende wijze zal gevierd worden, onder andere met de publicatie van een nieuw boek over de geschiedenis van de 15 Wing.

non moins importantes, sont toutes les autres activités qui constituent le soutien de nos opérations. Pour chaque pilote dont dispose le 15 Wing il faut 15 autres personnes pour mener à bonne fin les activités quotidiennes du Wing....

Le début de l'année est le moment idéal pour lancer un regard sur le futur. La Défense et en particulier le 15 Wing transport aérien seront confrontés à des défis majeurs, certains à court terme, d'autres à plus long terme. En 2008 l'European Air transport Command (EATC), deviendra une réalité et le planning des activités de transport de la Belgique, de la France, de l'Allemagne et des Pays-Bas dépendra d'un seul commandement. Un certain nombre de services de la Défense et peut-être aussi du 15 Wing dépendront directement de ce commandement. A partir de 2009 le concept de carrière mixte (le CCM) sera d'application avec des implications importantes pour les pilotes et tout le personnel.

En 2008, nous sommes tout bien compté, éloignés de 10 ans d'un autre changement radical dans le domaine du transport militaire belge: le remplacement en 2018 du C-130 par le A-400M. Tout ceci est encore loin direz-vous, mais dès à présent nous avons à développer une vision qui doit nous permettre d'intégrer ces nouveaux appareils d'une manière optimale et de les exploiter dans un contexte européen et international. Il est évident, vu la présence d'un tas d'expertises au sein du 15 Wing, que c'est principalement ici que nous pouvons et devons jouer dans chacun de ces défis.

Avant de terminer, je souhaite porter à votre connaissance un dernier fait: en 2008 le 15 Wing fête son soixantième anniversaire. Sans vouloir trop dévoiler, je peux déjà vous annoncer que cet anniversaire sera fêté de façon appropriée, entre autres avec la publication d'un nouvel ouvrage de l'histoire du 15 Wing.



Wie kan
ons
helpen?

Qui peut
nous
aider?



Bij de zusters van Vorselaar. Het zijn de zusters Clarisse (directrice), Marie-Antoinette en Imelda-Maria. De militairen zijn waarschijnlijk kolonel vlieger De Man (Commandant Opleiding en Training) en zijn adjunct, commandant Monfort.

Chez les soeurs de Vorselaar. Ce sont les soeurs Clarisse (directrice), Marie-Antoinette et Imelda-Maria. Les militaires sont probablement le colonel aviateur De Man (Commandant Instruction et Entraînement) et son adjoint, le commandant Monfort.

Dit zijn een foto en enkele illustraties uit het werk waarvan sprake in de inleiding op blz 4 : **60 jaar 15 Wing**.

Kent iemand van onze lezers de oorsprong van dit werk en zo ja, voor welke gelegenheid het gemaakt werd (in 1962).

Laat het ons weten!

Voici une photo et quelques illustrations de l'oeuvre mentionnée dans l'introduction de l'article "le **15 Wing a 60 ans**" (à la page 4).

Un de nos lecteurs connaîtrait-il l'origine de cette oeuvre et éventuellement le motif de cette belle réalisation (en 1962) ?

Faites-le nous savoir !



AEG



Chauffage électrique
Elektrische verwarming

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



Elektrische Verwarming
Warmwater
Warmtepompen
Zonnepanelen

Chauffage électrique
Eau chaude
Pompes à chaleur
Panneaux solaires

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

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

STIEBEL ELTRON

Theoretische cursussen in weekendonderwijs!

A²
AVIATION ACADEMICS – B/FTO-010
quality teaching



Instrument Rating IR(A) voor PPL(A)/CPL(A)-bezitters
van 6 januari tot 7 juli 2007 te Oostende voor slechts 2 890€!
Airline Transport Pilot License [ATPL(A)]
van 15 september 2007 tot 8 september 2008
modulair, afstands en geïntegreerd – opleidingscheques
www.aviationacademics.com - +32 (0)486-345462



N.V. DRUKKERIJ/IMPRIMERIE S.A.

BOONE-ROOSENS

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

**De zestigste verjaardag van 15 Wing wordt op passende wijze
gevierd met een**

“Open Door” op 14 september 2008.

Talrijke activiteiten en tentoonstellingen worden voorzien

Le soixantième anniversaire du 15 Wing sera fêté avec un

“Open Door” le 14 septembre 2008.

Plusieurs activités et expositions seront organisées