



NEWS

N° 43- Juni
Juin 2008



"Red Bean", Kolwezi 1978

15 Wing 60!

Inhoud



Sommaire

Blz 3 : Editoriaal

Blz 4 : 15 Wing bestaat 60 jaar:
het begin te Evere

Blz 6 : Dakota flash

Blz 8 : Kolwezi 1978,
humanitaire evacuatie

Blz 16 : Summiere chronologie
Kolwezi 1978

Blz 21 : Herdenking: dertig jaar geleden
operatie "Red Bean"

Blz 24 : 15 Wing vandaag



P 3 : Editorial

P 4 : 60 Ans du 15 Wing:
le début à Evere

P 6 : Dakota flash

P 8 : Kolwezi 1978,
évacuation humanitaire

P 16 : Chronologie sommaire
Kolwezi 1978

P 21 : Commémoration: opération
"Red Bean, il y a 30 ans

P 24 : 15 Wing aujourd'hui

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

Redactie :

Axel Vermeesch, René Hoeben, Jos Ackermans, André Janssens

Layout : André Janssens

Vertaling : Christophe Waterkeyn; Jacques de Brouwer, 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>



Dit nummer is hoofdzakelijk gewijd aan een van de grootste en meest succesvolle humanitaire operaties uit de zestigjarige geschiedenis van de 15 Wing luchttransport: de operatie "Red Bean" in 1978.

Op 13 mei 1978 vielen Congolese "rebellens" komende uit Angola de Zaïrese provincie Shaba binnen en bedreigden de blanke bevolking in de mijnstad Kolwezi. Vijf dagen later vertrokken 1.200 paracommando's met vliegtuigen van de 15 Wing en van SABENA naar Kamina. Van daaruit leidden de kolonels A. Blume, bevelhebber van de 15 Wing, en H. Depoorter, commandant van het Regiment Paracommando de operatie "Blue Bean".

Ter gelegenheid van de 30ste verjaardag publiceren wij in dit nummer een artikel door kolonel A. Blume. Onze redacteur maakte een kort chronologisch overzicht van de gebeurtenissen in Zaïre, Frankrijk en België. Hij brengt eveneens verslag uit van de herdenkingsplechtigheid die op 12 mei in het Trainingscentrum Para te Schaffen werd gehouden.

Wij wensen hier ook te vermelden dat ter gelegenheid van de 20ste verjaardag van operatie "Blue Bean", in Dakota News nr 1998/2, alle artikels over deze operatie uit de speciale editie Wings-Pro Avia nr 3 van september 1978 (uitgave van de Staf Luchtmacht VS1/IRP) werden overgenomen.

De artikelenreeks «60 jaar 15 Wing» zetten we verder met de publicatie van een brief uit 1992 door Jean de Callataÿ aan Jo Huybens, stichter van het Dakota documentatiecentrum, waarin hij zijn persoonlijke visie geeft over de beginperiode van de 169 Wing/15 Wing te Evere.

De 15 Wing, die reeds lange tijd instaat voor de bevoorrading en aflossing van de 1.100 Belgische militairen in de vredesoperaties (VN, EU en NAVO) in Afghanistan, Kosovo en Libanon, is sedert maart intens betrokken bij een nieuwe vredesoperatie door de EU in Tsjaad om de vluchtelingen uit Darfur te beschermen. In onze rubriek «15 Wing vandaag» vindt u o.a. een eerste bijdrage over de inzet van de bemanningen van Melsbroek in Tsjaad.

Tenslotte hebben wij het bijzonder genoeg te melden dat het nieuwe boek «Historiek 15de Wing» door onze medewerker erekolonel Piet Claes, zal verschijnen ter gelegenheid van de «Open Deur - 60 jaar 15 Wing» op zondag 14 september. Dit merkwaardig boek is een luxueuze uitgave rijk geïllustreerd met 350 foto's, dat niet mag ontbreken in de boekenkast van diegenen die de 15 Wing in hun hart dragen. Voor alle informatie en voorinschrijving verwijzen wij u naar het speciaal ingevoegd blad in dit Dakota nummer.

René Hoeben
Voorzitter

Ce numéro est essentiellement consacré à une des opérations humanitaires les plus grandes et les plus réussies dans l'histoire du 15 Wing Transport Aérien: l'opération «Red Bean» en 1978.

Le 13 mai 1978, des rebelles congolais en provenance de l'Angola envahissent la province zaïroise du Shaba et menacent la population blanche de la ville minière de Kolwezi. Cinq jours plus tard, 1.200 paracommandos s'envolent à bord des avions du 15 Wing et de la SABENA à destination de Kamina. A partir de là, les colonels A. Blume, commandant du 15 Wing, et H. Depoorter, commandant du Régiment Para-Commando, dirigent l'opération «Red Bean».

A l'occasion du 30^{ème} anniversaire de cette opération, nous publions dans cette édition un article du colonel A. Blume. Notre rédacteur a rédigé une chronologie succincte des événements au Zaïre, en France et en Belgique. Il nous donne également un aperçu de la cérémonie commémorative qui s'est déroulée le 12 mai dernier au Centre d'Entraînement des Paracommandos à Schaffen.

Nous signalons qu'à l'occasion du 20^{ème} anniversaire de l'opération «Red Bean», le Dakota News n° 1998/2 avait repris tous les articles parus sur cette opération dans l'édition spéciale de Wings-Pro Avia n° 3 de septembre 1978 (édition de l'état-major de la Force Aérienne (VS1/IRP)).

Nous poursuivons la série d'articles «60 ans 15 Wing» avec la publication d'une lettre écrite par Jean de Callataÿ à Jo Huybens, fondateur du centre de documentation Dakota, en 1992. Dans cette lettre il donne sa vision personnelle des débuts du 169 Wing/15 Wing à Evere.

Le 15 Wing, qui assure depuis longtemps le ravitaillement et la relève de 1.100 militaires belges lors d'opérations de paix (NU, UE et OTAN) en Afghanistan, au Kosovo et au Liban, participe depuis le mois de mars à une nouvelle opération de paix de l'Union Européenne au Tchad. Cette opération a pour but de protéger les réfugiés du Darfour. Dans notre rubrique «Le 15 Wing aujourd'hui», vous trouverez, entre autres, un premier compte-rendu sur les efforts des équipages de Melsbroek au Tchad.

Pour terminer, nous avons le très grand plaisir de vous annoncer que le nouveau livre rédigé par notre collaborateur, le colonel honoraire Piet Claes, «Historique du 15 Wing» sera publié à l'occasion de la journée «Portes Ouvertes - 60 ans 15 Wing» le 14 septembre prochain. Ce livre exceptionnel est une édition luxueuse, illustrée de quelques 350 photos, qui ne peut manquer dans la bibliothèque de ceux qui portent le 15 Wing dans leur cœur. Pour les souscriptions préalables et informations, nous vous référons à la feuille jointe à cet effet dans ce numéro de Dakota News.

René Hoeben
Président

**“15 Wing: 60!”****“15 Wing: 60!”**

Het begin te Evere

Le début à Evere

Door Jean de Callatay (1906-1995)
ex-RAF en ex-15 Wing
Vertaling Axel Vermeesch

Par Jean de Callatay (1906-1995)
ex-RAF et ex-15 Wing

Het was in Evere dat de “Metropolitan Communication Flight”, komende uit Hendon nabij Londen, zich installeerde. Hij werd bevolen door een “squadron leader” waarvan ik de naam vergeten ben. De basis van Evere stond onder het bevel van “squadron leader” Carlier (oudgediende van het RAF Transport Command) die in Engeland, na de oorlog, verbindingsofficier geweest was tussen een “Belgian Flight” en de Engelse autoriteiten. Deze flight bestond uit Dakota’s van RAF Transport Command. Ik zelf was “squadron leader” en werd commandant benoemd van de “Metropolitan Communication Flight” in juli 1946.

De situatie was toen als volgt: Carlier was bevelhebber van de basis Evere en ik van de “Metropolitan Communication Flight” (ten onrechte “metropolitan” genoemd omdat we meestal naar het buitenland vlogen). We vlogen regelmatig naar Hendon en Wahn nabij Keulen. Voor deze zendingen vlogen wij met Dominie en Anson. Er was ook een Oxford, twee kleine eenmotorige vliegtuigen en één Hurricane. Later vervoegde ook de “Belgian Dakota Flight” onder het bevel van “flight lieutenant” Loyen (ancien van RAF Transport Command) Evere. Deze flight vormde samen met de “Metropolitan Communication Flight” de 169 Wing onder het bevel van Carlier. Het moet gezegd worden dat de radio’s van de vliegtuigen van deze “flight” nooit werkten. Alle zendingen in mijn tijd werden dan ook uitgevoerd zonder radio.

Weldra werd de Belgische Luchtmacht gecreëerd en verlieten wij de RAF. Carlier, die niet tot het actief kader behoorde, vertrok in 1947. Majoor Arend werd commandant van de basis Evere terwijl ik aangeduid werd als commandant van de 169 Wing. Vervolgens werd de 169 Wing de 15 Wing.

Voor de aankomst van kolonel Tyou in Evere, werd majoor Arend tengevolge van een reorganisatie benoemd op een post in de staf van de Groepering Opleiding en Training, en kwam de basis van Evere onder het bevel kwam van de commandant 15 Wing.

Terwijl ik verder vloog in de “Metropolitan Communication Flight”, vloog ik ook op Dakota. En dan, terwijl ik van plan

C’est à Evere que s’installa le “Metropolitan Communications Flight”, venant de Hendon près de Londres. Il était commandé par un “squadron leader” dont j’ai oublié le nom (ancien RAF Transport Command), qui après la guerre, avait été en Angleterre comme officier de liaison entre un “Belgian Flight” et l’autorité anglaise. C’était un “flight” composé de Dakotas du RAF Transport Command. J’étais alors “squadron leader” et je fus nommé commandant du “Metropolitan Communications Flight” en juillet 1946.

La situation était la suivante: Carlier commandait la base et je commandais le “Metropolitan Communications Flight” (improprement appelé “Metropolitan” car nous nous rendions tout le temps à l’étranger). Nous nous rendions régulièrement à Hendon et Wahn près de Cologne. Nous volions pour ces missions à bord de Dominie et d’Anson. Il y avait aussi un Oxford, deux petits monomoteurs et un Hurricane. Plus tard, le “Belgian Dakota Flight”, commandé par le “flight lieutenant” Loyen (ancien RAF

Transport Command), rejoignit Evere. Ce “flight” forma avec le “Metropolitan Communications Flight” le 169 Wing belge sous les ordres de Carlier. Il faut dire que les postes radio des avions de ce “flight” ne fonctionnaient jamais. De mon temps, toutes les missions y ont été exécutées sans radio!

Bientôt, la Force Aérienne Belge fut créée, et nous quittâmes la RAF. En 1947, Carlier, qui n’était pas d’active, partit. Le major Arend fut désigné commandant de la base d’Evere, tandis que je fus amené à commander le 169 Wing. Ensuite, en février 1948, le 169 Wing fut baptisé 15 Wing. Suite à une réorganisation et avant l’arrivée du colonel Tyou, le major Arend fut nommé à l’état-major du Groupement de l’Instruction et de l’Entraînement et la base d’Evere fut placée sous les ordres du commandant du 15 Wing.

Tout en continuant à voler au “Metropolitan Communications Flight”, je fis des vols comme pilote sur Dakota. Alors que j’envisageais de former un “Transport Conversion Unit” pour former des équipages de transport, le colonel Tyou, à sa propre demande, obtint le commandement du 15 Wing



Jean de Callatay



Thyou



Arend

was een "Transport Conversion Unit" op te richten om de transportbemanningen te vormen, werd de kolonel Tyou, op eigen aanvraag, aangeduid als commandant van de 15 Wing in 1948. Ik gaf hem het bevel van de wing over. In die periode was kapitein Henry (die later stafchef van de Luchtmacht zou worden) bevelhebber van de "Flight Dakota". Een Dakota met kapitein Loyen als boordcommandant en een bemanning die belast was met het ophalen van een Oxford vliegtuig in Schotland, vloog te pletter tegen een heuvel bij Prestwick op 10 april 1947. Alle inzittenden kwamen om: de bemanning van de DC-3 (Kapt R. Loyens, Adjt A. Dierickx en Adjt F. Curtis, en de bemanning van de Oxford (Kapt O. Lejeune, Adjt A. Rodrique en Adjt M. Cardon).

en 1948. Je lui remis le commandement du wing. A cette époque, c'était le capitaine Henry (qui plus tard devint chef d'état-major de la Force Aérienne) qui commandait le "Flight Dakota". Un des Dakotas, piloté par Loyen, avec un équipage à bord chargé de chercher un avion oxford en Ecosse, s'écrasa sur une colline près de Prestwick le 10 avril 1947. Tous furent tués: l'équipage du DC-3 (Capt R. Loyen, Adjt A. Dierickx et Adjt F. Curtiss) et l'équipage Oxford (Capt O. Lejeune, Adjt A. Rodrique et Adjt M. Cardon).

Prestwick, 10-4-1947





Door Jos Ackermans en Axel Vermeesch

Par Jos Ackermans et Axel Vermeesch

Algemene Vergadering 2008

Op maandag 7 april vond de jaarlijkse algemene vergadering van onze VZW Dakota plaats. Het bestuur kreeg groen licht om op de ingeslagen weg verder te gaan, en er werd onder andere beslist om de jaarlijkse bijdrage voor het lidmaatschap onveranderd te houden (15.00 € per jaar).

Assemblée Générale 2008

l'Assemblée générale annuelle de notre association Dakota a eu lieu le lundi 7 avril. Le conseil a reçu le feu vert pour continuer sur la même voie, et il a été décidé notamment de garder inchangée la contribution annuelle pour les membres (15,00 € par an).



Jaarlijkse maaltijd effectieve en ereleden

Moest dit jaar noodgedwongen losgekoppeld worden van de Algemene vergadering, en ging door op 18 april. De 27 deelnemers genoten in een vriendschappelijke sfeer van een heerlijke maaltijd, georganiseerd door onze PR, Rita Deneve.



Bezoeken

De voorbije drie maanden mochten we gemiddeld een vijftal groepen per maand welkom heten. Al deze bezoeken werden traditiegetrouw besloten met het "glas van de vriendschap", waarbij ons nieuw Dakota-bier telkens zeer in de smaak viel

Repas annuel de nos membres effectifs et d'honneur

Cette année, ce repas devait nécessairement être découplé de l'Assemblée générale, et était donc organisé le 18 avril. Les 27 participants se sont régalés, dans une atmosphère chaleureuse, d'un délicieux repas, organisé par notre PR, Rita Deneve.

Op maandag 17 maart ontvingen wij een dertigtal leden van de **Rotary Club van Asse**. Zaterdag 22 maart kregen wij bezoek van een veertigtal leden van de "**Belgian Aviation History Association**" (**BAHA**). Dit bezoek was georganiseerd door Omer Van den Bossche (technicus in de 15 Wing op de Embraer-vliegtuigen). Onderdebezoekers was commandant-vlieger Gust De Meyer met zijn echtgenote en dochter. Zij en alle andere bezoekers vonden het een zeer geslaagd bezoek, waarbij herinneringen en historische anekdotes werden bovengehaald. Voor wie in de luchtvaart geïnteresseerd is: BAHA heeft een interessante, zeer nauwkeurige en regelmatig bijgehouden website: (www.baha.be). Op zaterdag 29 maart organiseerde de "**Belgian Air Force Amateur Radio Association**" (**BAFARA**) haar algemene vergadering in onze lokalen, en op vrijdag 18 april was het de beurt aan de **Sportkring van de Luchtmacht AVIA**.

Op maandag 24 april mochten wij de langverwachte delegatie van **oud-strijders en gemeentebestuur uit Nieuwrode** verwelkomen. Met deze gemeente hebben wij

Visites

Les trois derniers mois, nous avons accueilli une moyenne de cinq groupes par mois. Toutes ces visites se sont traditionnellement terminées par le «verre de l'amitié», où notre nouvelle bière Dakota a été beaucoup appréciée!

Lundi 17 mars, nous avons accueilli une trentaine de membres du **Rotary Club de Asse**.

Le samedi 22 mars, quarante membres de la "**Belgian Aviation History Association**" (**BAHA**) ont visité le 15 Wing et notre centre. Cette visite a été organisée par Omer Van den Bossche (technicien au 15 Wing sur les avions Embraer). Parmi les visiteurs, il y avait le commandant aviateur Gust De Meyer accompagné

de sa femme et sa fille. Ils ont estimé, comme les autres visiteurs, qu'il s'agissait d'une visite très réussie, où les souvenirs et anecdotes historiques abondaient. Pour ceux qui s'intéressent à l'aviation, BAHA a un site web intéressant, très précis et régulièrement mis à jour (www.baha.be).

Le "**Belgian Air Force Amateur Radio Association**" (**BAFARA**) organisait





son assemblée générale dans nos locaux le samedi 29 mars, tandis que le vendredi 18 avril, c'était au tour du **Cercle Sportif de la Force Aérienne AVIA**.

Lundi 24 avril, nous avons accueilli la délégation tant attendue des **anciens combattants et du conseil municipal de Nieuwrode**. Avec cette ville, nous avons des liens particuliers depuis l'inauguration du monument à la mémoire du Crashlanding de Mel Livingstone, durant la seconde guerre mondiale.

Le mercredi 14 Mai, les **amateurs radio du «Druivenstreek» et le club radio de Louvain** visitaient le 15 Wing et Dakota. Ils étaient pour la plupart très intéressés par les communications radio entre les avions en l'air ou au sol dans des pays lointains et la base mère de Melsbroek, et ils ont beaucoup

speciale banden sinds de inhuldiging van het monument ter herinnering van de crashlanding van Mel Livingstone tijdens WO II.

Op woensdag 14 mei waren de **radio-amateurs van de Druivenstreek en radio-club Leuven** op bezoek in de 15 Wing en bij Dakota. Zij waren vooral zeer geïnteresseerd in de radioverbindingen tussen de vliegtuigen in de lucht en op de grond in verre landen en de thuisbasis Melsbroek, en waren de begeleiders van de 15 Wing en Dakota zeer dankbaar voor de deskundige uitleg. Diezelfde dag brachten een tiental **(ex-) collega's van onze PR, Rita Deneve**, eveneens een bezoek aan de 15 Wing en ons Documentatiecentrum. Wij herkennen ondermeer Mevrouw Jo Leemans en Yvonne Henneco.

Op maandag 19 mei ontvingen wij een veertigtal leden van **ANPCV-Brabant** (Amicale Nationale Paracommando Vriendenkring), en op 28 mei een dertigtal leden van **Silver Wings**, de Vereniging van de Belgen bemanningsleden die hun "wings" verdienden in de USAF.

Viering "30 Jaar Kolwezi" te Schaffen

Onze VZW Dakota verleende haar medewerking aan de tentoonstelling ter gelegenheid van de viering "30 jaar Kolwezi" te Schaffen. Jean Dries en Carlo Pittoors hadden er onzestand opgebouwd met foto's en documenten van de operatie "Red Bean 1978". Lt Gen b.d. Rik Depoorter was een van de aandachtige bezoekers van onze stand.



De VZW DAKOTA dankt:

Jean Dries die ons een collectie van een vijftigtal boeken schonk over de periode van Wereldoorlog II: "Le Dossier 1939-1945", Editions Pierre De Méyère, 1968.

Jean-Pierre Van Doorselaer die ons de vier delen schonk van een merkwaardig werk: "La Belgique et la Guerre 1914-1918": La vie matérielle de la Belgique durant la Guerre Mondiale, L'Invasion allemande, Opérations militaires et Histoire diplomatique. Dit werk werd uitgegeven in 1925-1927 door "Editions Henri Bertels, Bruxelles".



apprécié l'expertise et les explications de l'escorte du 15^e Wing et du Dakota. Le même jour, une dizaine de **(ex-) collègues de notre PR, Rita Deneve**, se sont également retrouvés au 15 Wing et à notre Centre de documentation. Nous reconnaissons entre autres mesdames Jo Leemans en Yvonne Henneco.

Le **lundi 19 mai**, nous avons reçu une quarantaine de membres de **ANPCV Brabant** (Amicale Nationale Para-Commando Vriendenkring), et le 28 mai une trentaine de membres de **Silver Wings**, l'Association des membres d'équipages belges qui ont obtenu leur brevet de pilote dans l'USAF.

Célébration de «30 Années Kolwezi» à Schaffen

Notre association a participé à l'exposition à l'occasion la commémoration de «30 années Kolwezi» à Schaffen. Jean Dries et Carlo Pittoors ont construit notre «stand» avec des photos et des documents de l'opération «Red Bean 1978». Le Lt. Gen e.r. Rik Depoorter a été un des visiteurs attentifs à notre stand.

L'ASBL DAKOTA remercie:

Jean Dries, qui nous a offert une collection d'une cinquantaine de livres sur la Seconde Guerre mondiale: «Le Dossier 1939-1945», Editions Pierre De Méyère, 1968.

Jean-Pierre Van Doorselaer qui nous a donné les quatre tomes d'une oeuvre remarquable: "La Belgique et la Guerre 1914-1918": La vie matérielle de la Belgique durant la Guerre Mondiale, L'Invasion allemande, Opérations militaires et Histoire diplomatique. Le travail a été publié en 1925-1927 par "Editions Henri Bertels, Bruxelles".



Dertig jaar geleden: Kolwezi 1978, humanitaire evacuatie

door kolonel vlieger Alain Blume

Eerste Shaba oorlog

België maakte kennis met "het probleem Kolwezi", toen men in 1977 voor de eerste maal over de oorlog in Shaba sprak. In feite ging het om een opstand van de Lunda's (de stam die het zuiden van Katanga bewoont). Ze waren in opstand gekomen, omdat het centraal gezag, onder leiding van Mobutu, hun rijkdommen plunderde. Omdat de "Forces Armées Zaïroises" tekort schoten en veel deserteurs telde, had Mobutu Pygmeeën gerekruteerd - het zijn uitstekende jagers - en had hij ze in versterking gestuurd.

Gezien Kolwezi en zijn talrijke buitenlanders, de grote meerderheid Belgen, rechtstreeks bedreigd waren, maakte de Belgische regering zich klaar om zijn onderdanen te ontruimen. Men riep een vergadering bijeen op de generale staf, om te beslissen welke maatregelen men zou treffen! De eerste maatregel die te berde gebracht werd, kwam van een kaki kolonel, die voorstelde de generaals D en D, de twee kleinste generaals van heel de Belgische Krijgsmacht, in versterking te sturen. Die geestige zet ontketende een grote schaterlach, behalve bij altijd dezelfde sycofanten, die niet wensten dat men bij hogerhand van hun gelach melding zou maken.

Tegen mijn zin in besliste men uiteindelijk een C-130 met versterkte bemanning en een wacht van tien paras te sturen. Ik werd aangeduid als chef van de zending, en ik vertrok naar Kigali in Rwanda, om de Zaïrese overheden niet te krenken. Daarop volgden een week lang diverse frustraties.

Il y a 30 ans: Kolwezi 1978, évacuation humanitaire

par le colonel aviateur Alain Blume

La première guerre du Shaba

La Belgique fit connaissance avec «le problème de Kolwezi» en 1977 quand pour la première fois on parla de guerre au Shaba. En fait, il s'agissait d'une révolte des Lundas (la tribu qui occupe la partie sud du Katanga), révolte provenant du pillage de leurs richesses par le pouvoir central, dirigé par Mobutu. Pour pallier les carences et autres défections qui caractérisaient les Forces Armées Zaïroises, Mobutu avait recruté des Pygmées, qui sont d'excellents chasseurs, et les avait envoyés en renfort.

Comme Kolwezi et ses nombreux expatriés, en grande majorité des Belges, étaient directement menacés, le gouvernement belge s'apprêta à évacuer ses ressortissants. On convoqua une réunion à l'état-major pour décider des mesures à prendre! La première mesure qui fut proposée le fut par un colonel kaki qui suggéra d'envoyer en renfort les deux généraux D et D, les plus petits généraux de toutes les Forces Armées Belges. Cette saillie fut reçue par un grand éclat de rire, sauf par les habitués sycophantes qui ne voulaient pas voir leur hilarité rapportée en haut lieu.

Finalement on décida, contre ma volonté, d'envoyer un C-130 avec un équipage renforcé et une garde composée de dix paras. Je fus désigné comme chef de mission et partis pour Kigali au Rwanda, pour ne pas vexer les autorités zaïroises. Suivit une petite semaine de frustrations diverses. A notre arrivée à Kigali, qui avait coïncidé avec la réception





Onze aankomst in Kigali viel samen met het onthaal van de president van een naburig land, zodat we door een woedende ambassadeur onthaald werden, omdat wij op een zo ongelegen ogenblik in zijn weg liepen.

Hetgeen hierop volgde had heel komisch kunnen zijn, ware het niet belachelijk geweest. Opdat onze aanwezigheid niet te zeer zou opvallen, plaatste de ambassadeur ons in een tweederangshotel, waar we zozeggd onopgemerkt zouden verblijven. Het werd een mislukking van belang. In het hotel Mille Collines, de "rendez-vous" plaats heel Kigali, gingen onze para's zonnebaden aan het zwembad vol met hun opzichtige tatoeages (onder andere de befaamde commandodolk met de leuze "Who dares wins"). Ze konden voor niets anders dan militairen aangezien worden.

Dat was niet alles. Men had in Kolwezi een verantwoordelijke voor de evacuatie benoemd. Het minste wat we met onze povere middelen (één vliegtuig!) konden doen, was die man aanspreken en met alle beschikbare middelen een evacuatie pogen te organiseren. Spijts alle goede argumenten die ik aanvoerde weigerden de verantwoordelijken (lees: de ambassadeurs van Kinshasa en van Kigali) dat we die heer gingen opzoeken. Na een kleine week palavers, de ene al moeizamer en meer frustrerend dan de andere, trad ik met de generale staf in verbinding om te melden dat onze aanwezigheid in Kigali totaal nutteloos was, nam afscheid van de ambassadeur en keerde terug naar België.

De tweede Shaba oorlog

Het jaar nadien brak de tweede Shaba-oorlog uit. Het was bepaald ernstiger, want Cubaanse militairen die uit Angola kwamen, vormden het kader van de Lunda's. In het noorden van Angola waren immers eveneens Lunda's gevestigd, en de stammen hielden geen rekening met grenzen tussen staten.

De aanval op Kolwezi begon op zaterdag 13 mei 1978, en weldra viel de stad in de handen van de rebellen, want zoals gewoonlijk waren de "Forces Armées Zaïroises" (FAZ) weinig doeltreffend geweest. Behalve één eenheid die verbeterd gevochten had en erin geslaagd was de verovering van het vliegveld door de rebellen te

du président d'un état voisin, nous fumes reçus par un ambassadeur furieux de nous avoir dans les pieds à un moment aussi malencontreux.

Ce qui suivit aurait été du plus haut comique, s'il n'avait pas été aussi ridicule. Pour éviter une présence qu'il estimait trop voyante, l'ambassadeur nous plaça dans un hôtel de deuxième zone où, soit disant, nous passerions inaperçus. Il faut dire que pour passer inaperçu, ce fut raté dans les toutes grandes largeurs. A l'hôtel Mille Collines, rendez-vous du tout Kigali, nos paras allaient se bronzer à la piscine avec tous les tatouages dont ils étaient affublés (entre autre, le fameux poignard des Commandos avec la devise «Who dares, wins»), ils ne pouvaient passer que pour des militaires.

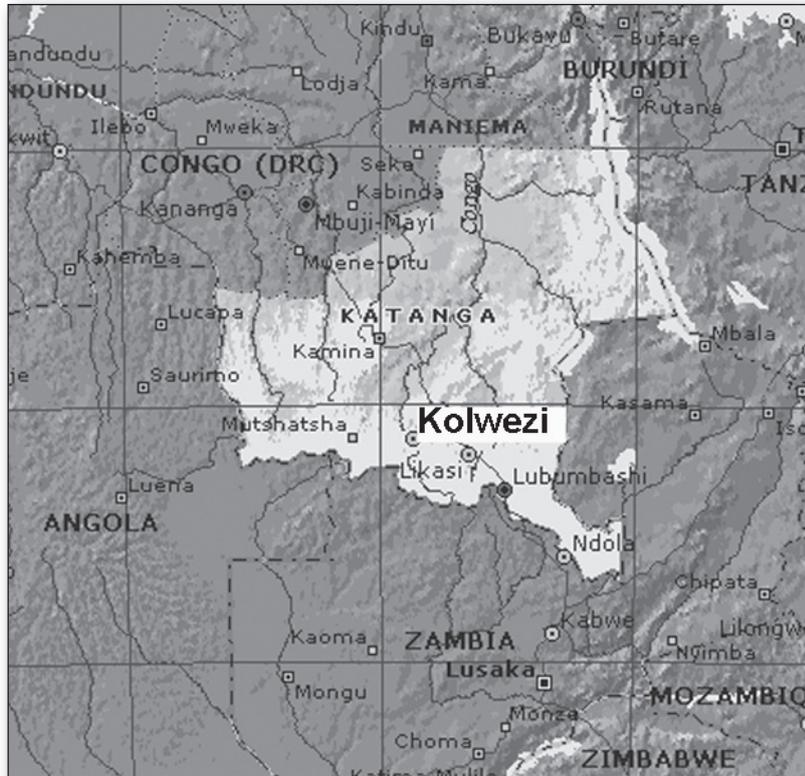
Ce ne fut pas tout. A Kolwezi, on avait nommé un responsable de l'évacuation. La moindre des choses avec nos faibles moyens (un avion!) était de prendre langue avec cet homme et de tenter d'organiser une évacuation utilisant tous les moyens disponibles. Les responsables (entendez les ambassadeurs de Kinshasa et de Kigali) m'empêchèrent d'aller voir ce monsieur, malgré tous les bons arguments que je leur présentai. Au bout d'une petite semaine de palabres, les unes plus laborieuses et plus frustrantes que les autres, je communiquai à l'état-major la totale inutilité de notre présence à Kigali, fis mes adieux à l'ambassadeur et rentrai en Belgique.

La deuxième guerre du Shaba

La deuxième guerre du Shaba eut lieu l'année d'après. Ce fut nettement plus sérieux car les Lundas étaient encadrés par des militaires cubains venus d'Angola, dans le Nord duquel se trouvent également des Lundas, les tribus ignorant superbement toutes les frontières qui les découpent entre divers états.

L'attaque sur Kolwezi commença le samedi 13 mai 1978 et bientôt la ville fut entre les mains des rebelles, les Forces Armées Zaïroises (FAZ) ayant montré leur inefficacité habituelle. Sauf une unité qui combattit avec acharnement et parvint à empêcher la prise de l'aérodrome par les rebelles.

Les Affaires Etrangères (Ministre H. Simonet), après avoir





verhinderen.

Na in het geheim besprekingen met de rebellen gehouden te hebben, besliste Buitenlandse Zaken (Minister H. Simonet) de dinsdag in paniek dat men moest tussenkomen.

Zo kwam het dat ik op dinsdagavond 16 mei, net voor het slapengaan op de generale staf ontboden werd, waar ik rond 23u00 aankwam. Ik was zeer verbaasd dat men de commandant van het Regiment Paracommando niet op deze zitting ontboden had. Ik liet meteen deze zware vergetelheid opmerken, en Rik werd hoogdringend uit zijn bed gehaald.

De besprekingen omtrent de verschillende maatregelen die moesten getroffen worden, duurden tot twee uur 's ochtends: alarmeren van het Regiment Paracommando, de 15 Wing en van de betrokken depots die moesten voorzien in levensmiddelen, munitie, enz Ik liet opmerken dat we, eens ter plaatse, brandstof zouden nodig hebben, want het zou nogal een lange reis worden. Men beloofde de Amerikanen te vragen het nodige naar Kamina aan te voeren.

Samen met Rik bracht ik de rest van de nacht door in gezelschap van onze ondergeschikten om de nodige maatregelen te treffen, opdat alle beschikbare middelen binnen de kortste tijd zouden ingezet worden. 's Anderdaagsmorgens woonde ik met Rik een ministerraad bij, die er niet in slaagde iets echt concreets te beslissen. In de namiddag hetzelfde, maar toch werd eindelijk officieel beslist over te gaan tot de evacuatie van de Belgische onderdanen.

Het is best om over deze twee zittingen niet teveel uit te weiden. De enige man die zonder aarzelen durfde beslissen was onze eigen Minister van Defensie, Paul Van den Boeynants. Laat op de avond werden we op zijn kabinet uitgenodigd voor een laatste briefing. Bijgestaan door zijn kabinetschef gaf hij ons toen zijn laatste orders. We moesten 's anderdaags, donderdag 18 mei, vertrekken zodra het sein gegeven wordt. We moesten naar Kamina gaan en daar nieuwe orders afwachten alvorens in Kolwezi zelf tussen te komen, zonder ons te bemoeien met de militaire operaties van de Fransen. Hij gaf ons 72 uur om de evacuatie van Kolwezi tot een goed einde te brengen.

Diezelfde avond gaf ik het bevel om de drie C-130's, die in Mali ontplooid waren voor voedselverdeling, te verplaatsen naar Kamina, opgetuigd voor het parachuteren. Ik ging met Rik het laden van de zes C-130's in de 15 Wing een laatste maal controleren en we riepen alle betrokken manschappen op tegen de volgende morgen om 06u00.

Omstreeks 07u00 steeg ik in Melsbroek op om een groep para's te gaan ophalen in Bevekom. De regering had immers beslist zo weinig mogelijk publiciteit aan de operatie te geven. Niettemin hingen talrijke ouders van de para's aan de omheining van Melsbroek om een laatste keer hun zoon te zien vóór het grote vertrek. De voormiddag werd doorgebracht met wachten op het vertreksein. Het bereikte ons rond 12u30. Omstreeks 13u00 steeg ik op en botste

négocié en secret avec les rebelles, décida en panique, le mardi qu'il fallait intervenir. C'est ainsi que le soir du mardi 16 mai, au moment où j'allais me coucher, je fus convoqué à l'état-major où j'arrivai vers 23h00. A mon grand étonnement, on n'avait pas convoqué à cette séance le commandant du Régiment Paracommando. Je fis immédiatement remarquer cette importantissime lacune et Rik fut tiré du lit de toute urgence.

On discuta jusque deux heures du matin des diverses mesures à prendre: mise en alerte du régiment Paracommando, du 15 Wing et des divers dépôts concernés, pour les vivres, les munitions, etc... . Je fis remarquer qu'une fois arrivés sur place, il nous faudrait du carburant car nous arriverions après une assez longue dernière étape. On nous promit d'intervenir auprès des Américains pour faire acheminer le nécessaire vers Kamina.

Pour Rik et moi, le restant de la nuit se passa à prendre avec nos divers subordonnés les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de tous les moyens disponibles et ce dans les délais les plus brefs. Le lendemain matin, Rik et moi assistâmes à un conseil des ministres qui ne parvint à rien décider de vraiment concret. L'après-midi: rebelote et là fut finalement prise la décision officielle d'évacuer les ressortissants belges.

Il vaut mieux passer un voile sur ces deux séances. Le seul homme à savoir se décider sans tergiversations fut notre propre Ministre de la Défense Paul Vanden Boeynants au cabinet duquel nous fîmes invités pour un dernier briefing tard le soir. Là, assisté de son chef de cabinet, il nous donna les derniers ordres. Nous devions partir le lendemain, jeudi le 18 mai, dès que le signal nous serait donné. Nous devions aller sur Kamina et là, attendre d'autres ordres avant d'intervenir à Kolwezi même, sans nous mêler des opérations militaires montées par les Français. Il nous donnait 72 heures pour accomplir l'évacuation de Kolwezi.

Ce soir-là, je donnai ordre aux trois C-130 déployés au Mali d'avoir à se trouver le vendredi matin à Kamina, grésés pour un parachutage. Rik et moi allèrent une dernière fois vérifier le chargement des six C-130 au 15 Wing et nous rappelâmes tous les hommes concernés pour le lendemain matin à 06h00.

Vers 07h00, je décollai de Melsbroek pour aller chercher un lot de parachutistes à Beauvechain, le gouvernement belge ayant décidé de donner un minimum de publicité à l'opération. N'empêche que de nombreux parents de paras étaient accrochés aux grilles de Melsbroek pour voir une dernière fois leurs fils avant le grand départ. L'avant-midi se passa à attendre d'ordre du départ. Il vint vers 12h30. Vers 13h00, je décollai donc et rencontrai immédiatement la première difficulté. Notre plan de vol prévoyait de passer par la France et de nous ravitailler à Solenzara en Corse avant de continuer vers l'Afrique, mais la France nous interdit le survol de son territoire (Il en fut de même pour les deux avions suivants.) et nous dûmes tourner en rond pendant une bonne heure au-dessus de la Mer du Nord



meteen op de eerste moeilijkheid. Ons vluchtplan voorzag dat we over Frankrijk zouden vliegen en zouden voltanken in Solenzara op Corsica en dan naar Afrika door te vliegen. Frankrijk weigerde ons de overvlucht (alook de twee volgende vliegtuigen) van zijn grondgebied. We moesten ruim één uur boven de Noordzee rondcirkelen, om dan over zee langs de Franse kust naar Porto Santo, in de Madeira eilandengroep, door te vliegen. De Franse overheden beweerden dat deze "vertraging" aan administratieve "knopen" te wijten was. In feite wensten ze hun troepen te Solenzara in te schepen voor wij er aankwamen ... en natuurlijk als eersten in Zaïre aan te komen.

In Porto Santo aangekomen, stelden we vast dat de vlieghaven over slechts één tankwagen beschikte. Daarom beval ik de C-130's voor de B-727 bij te tanken. De vliegtuigen die bij Sabena afgehuurd waren om de rest van het Regiment te vervoeren ondervonden die moeilijkheden niet en konden op Tenerife bijtanken. Maar daar weigerden de Spanjaarden ze naar Zaïre te laten doorvliegen, maar de chef van het detachement (één van mijn oud-leerlingpiloten) was zo slim een vals vluchtplan in te dienen, dat zonder probleem aanvaard werd. Hij verwittigde mij op de gemeenschappelijke frekwentie (frekwentie die we overeengekomen waren tijdens de coördinatievergaderingen) van zijn bedoelingen alook van de orders die hij aan zijn personeel gegeven had.

Eens buiten de Spaanse controlezone zetten de B-707 van Sabena heel eenvoudig koers naar Kamina. Voor de C-130's, bijna allen zonder buitenboordbrandstoftanks, was Dakar onze volgende tussenlanding en daarna Libreville. Het gewicht van mijn vliegtuig, dat wel met buitenboordtanks uitgerust was, overtrof ruim het maximum toegelaten gewicht. Op een amateurfilm opgenomen die bij het opstijgen van Porto Santo, ziet men zeer duidelijk de overdreven buiging van de vleugels. We wogen inderdaad net geen 175.000 lbs, in plaats van het maximum van 155.000 lbs toegelaten in normale omstandigheden. Maar dit liet ons toe in één ruk van Porto Santo naar Libreville te vliegen. We moesten boven zee de kust volgen, omdat ook sommige Afrikaanse landen ons geen toestemming gaven om hun grondgebied te vliegen.

In de vroege morgen landden we in Libreville, waar het oponthoud drie uren zou duren. We troffen er de ambassadeur aan met de melding Congo-Brazzaville niet te overvliegen. Dit verplichtte ons een grote omweg over de oceaan te maken om Zaïre langs de

avant de pouvoir voler vers Porto Santo, une île de l'archipel des Madère, en passant au large des côtes françaises. Ce «retard» était dû, d'après les autorités françaises à des «nœuds» administratifs. En fait, ils voulaient embarquer leurs troupes à Solenzara avant que nous n'y arrivions ... et bien sûr, être les premiers arrivés au Zaïre.

Une fois Porto Santo atteint, nous nous aperçûmes que l'aéroport ne disposait que d'un camion citerne. Aussi, je donnai l'ordre de ravitailler les C-130 avant les B-727. Les avions affrétés par la Sabena pour le transport du reste du régiment n'eurent pas tous ces ennuis et purent faire le plein à Ténériffe. Là, les Espagnols leur interdirent d'aller sur le Zaïre, mais le chef de détachement (un de mes anciens élèves pilotes) eut la bonne idée de remplir un faux plan de vol que les Espagnols acceptèrent sans difficulté. Il m'avertit sur la fréquence commune (fréquence que nous avions précisée lors des réunions de coordination) de ses intentions et des ordres qu'il avait donnés à ses hommes.

De là, une fois sortis de la zone de contrôle espagnole, les B-707 de la Sabena prirent tout simplement le cap vers Kamina. Pour les C-130, pour la plupart démunis de réservoirs supplémentaires, la prochaine escale était Dakar puis Libreville. Avec mon avion, muni lui de réservoirs extérieurs, remplis à ras bord, nous étions largement au-dessus du poids maximum autorisé. Un film d'amateur, pris lors de notre décollage de Porto Santo montre très bien la courbe excessive qu'avaient pris les ailes. Il faut dire que nous n'étions pas loin de 175.000 lbs en lieu et place du maximum de 155.000 lbs dans des circonstances normales. Mais cela nous permettait d'aller d'une traite de Porto Santo à Libreville. Là aussi, nous dûmes rester au large des côtes, certains pays africains nous avaient interdit le survol de leur territoire.

Vers le petit matin, à l'arrivée à Libreville où l'escale devait durer près de trois heures, nous trouvâmes l'ambassadeur qui nous enjoint de surtout ne pas survoler le Congo-Brazzaville. Ceci nous obligea à faire le grand détour par l'océan pour pénétrer au Zaïre par l'embouchure du fleuve

Zaïre, ce qui rallongea le trajet de plus d'une grosse heure. A Libreville, j'avais donné ordre de remplir les avions au maximum pour permettre quand-même d'opérer à partir de Kamina sans craindre la panne sèche. Notre décollage de Libreville fut encore plus pénible que celui de Porto Santo et



mon avion plafonna à 17.000 pieds; tout cela, bien sûr, à cause de la chaleur élevée qui régnait au-dessus de cette partie de l'Afrique.



monding van de Zaïre-stroom binnen te vliegen, waardoor de reis meer dan een uur langer duurde. In Libreville had ik bevel gegeven de vliegtuigen vol te tanken om vanuit Kamina toch opdrachten te kunnen uitvoeren zonder brandstofgebrek te vrezen. In Libreville stegen we nog moeizamer op dan in Porto Santo, en mijn vliegtuig geraakte niet hoger dan 17.000 voet. Dit kwam uiteraard ook door de grote warmte die in dit deel van Afrika heerste.

Op vrijdag 19 mei, in het begin van de namiddag landden we op Kamina. Rik zag er zijn para's terug, die met B-707 van Sabena overgevlogen waren, terwijl ik er de C-130's terugzag die in Mali ontplooid geweest waren en in de voormiddag aangekomen waren. Omstreeks 15u00 waren er vijf C-130's en meer dan 1.000 para's in Kamina. Ik stelde dus aan Rik voor aan Brussel de toelating te vragen om meteen naar Kolwezi te trekken. Er bleef ons voldoende tijd over om voor zonsondergang twee rotaties op Kolwezie te maken. Op die manier zouden ten minste 700 para's (70 per vliegtuig) ter plaatse kunnen gebracht worden, wat meer dan voldoende zou zijn om Kolwezi van de rebellen te zuiveren. Omstreeks 16u00 werd ons voorstel afgewezen.

Intussen zagen we Franse para's in Kamina aankomen. Een DC-10 van Air Zaïre, gevolgd door Zaïrese C-130's, had ze overgevlogen uit Kinshasa. Dit detachement was de tweede groep die boven Kolwezi zou springen, de eerste was uit Kinshasa vertrokken en had reeds gesprongen. Die tweede groep kwam te laat boven Kolwezi en sprong 's anderdaags, de zaterdagmorgen omstreeks 08u00. De geïmproviseerde sprong van de eerste groep had het nadeel dat de hergroepering ruim één uur duurde, zodat een geplande actie pas om 17u30 kon van start gaan. Daar de zon rond 18u00 onderging, konden de troepen van deze eerste sprong niet veel verrichten.

Die avond rond 21u00 landde het laatste vliegtuig, een B-727, dat van Melsbroek vertrokken was. Ongeveer op hetzelfde ogenblik bracht een Amerikaanse C-141, die tot tanker omgevormd was, de eerste levering brandstof die we nodig hadden voor de opdrachten van de volgende dagen. Nu hadden we in Kamina acht C-130 en twee B-727. Alle para's, 1.200 man, waren a a n g e k o m e n , samen met enkele voertuigen en het materieel noodzakelijk om een volwaardige aanval op Kolwezi uit te voeren.

Het order voor de aanval was eindelijk toegekomen. Er werd beslist op zaterdag 20 mei bij dageraad een

Arrivés à Kamina en début d'après-midi du vendredi 19 mai, Rik et moi y retrouvâmes, l'un ses paras parvenus à bord des B-707 de la Sabena; l'autre, les trois C-130 qui avaient été déployés au Mali et qui étaient arrivés dans la matinée. Vers 15h00, il y avait à Kamina cinq C-130 et plus de 1.000 paras. Je proposai donc à Rik de demander à Bruxelles la permission d'aller directement, dans la foulée si j'ose dire, à Kolwezi. Il nous restait assez de temps avant le coucher de soleil pour faire deux rotations ce qui aurait emmené au moins 700 paras (à 70 paras par avion) sur place, plus qu'assez pour vider Kolwezi de ses rebelles. Vers 16h00, notre proposition fut refusée.

Entretemps, nous avons vu arriver à Kamina des paras français, amenés par un DC-10 d'Air Zaire suivis de C-130 zaïrois. Ce détachement comportait la deuxième vague prévue pour sauter sur Kolwezi; le premier saut ayant été effectué à partir de Kinshasa. Cette deuxième vague arriva trop tard sur Kolwezi et ne sauta que le lendemain matin, le samedi 20 mai, vers 08h00. L'inconvénient du saut improvisé de la première vague fut que le regroupement dura une bonne heure, ce qui fit qu'une action concertée ne put que commencer vers 17h30. Comme le soleil se couche vers 18hrs, les troupes de ce premier saut ne pouvaient effectuer grand chose.

Le soir du vendredi 19 mai à 21h00, atterrit le dernier avion parti de Melsbroek, un B-727. A peu près au même moment, un C-141 américain transformé en tanker nous amena la première livraison de carburant dont nous avons besoin pour les missions des jours suivants. Nous avons maintenant à Kamina huit C-130 et deux B-727. Tous les paras étaient là, 1.200 hommes, avec quelques véhicules et tout l'équipement nécessaire à un assaut en règle sur Kolwezi.

L'ordre d'attaque étant enfin arrivé, il fut décidé de procéder à un atterrissage d'assaut à l'aube du samedi le 20 mai. L'avantage principal de l'atterrissage d'assaut étant le regroupement quasi immédiat des troupes débarquées. Les préparatifs ont été bon train durant la journée du

vendredi et jusqu'à deux heures du matin le samedi, heure d'atterrissage du dernier B-707 de la Sabena. A chaque atterrissage, il a fallu décharger, répartir les charges, recharger d'autres avions, modifier les configurations, refaire les pleins pour que rien ne vienne entraver les nombreuses rotations prévues pour le lendemain.

Car il a été décidé





stormlanding te maken op het vliegveld van Kolwezi. De quasi onmiddellijke hergroepering van de ontscheepte troepen is het grote voordeel van een dergelijke landing. De hele vrijdag en de zaterdag tot twee uur 's morgens, uur waarop de laatste B-707 van de Sabena landde, schoten de voorbereidingen flink op. Na iedere landing moest men afladen, de ladingen verdelen, andere vliegtuigen opnieuw laden, configuraties wijzigen en voltanken opdat niets de talrijke rotaties van de volgende dag zou kunnen in de weg staan.



Omdat men heeft beslist een stormlanding op van Kolwezi uitvoeren met de acht beschikbare C-130's, moest de landing bij dageraad gebeuren in twee golven van vier vliegtuigen, met de zon in de rug zodat de laagstaande felle zon eventuele schutters verblindt. De briefing van de bemanningen gebeurde om 04u30. Iedereen was moe, iedereen was gespannen. Sommige mannen hadden sinds 48 uren onafgebroken gewerkt en hadden 's nachts weinig rust gehad. De briefing werd gegeven in het schaars verlichte laadruim van een C-130. Er was geen meteorobriefing, ook geen mooie "slides" noch zorgvuldig voorbereide kaarten. Nochtans moesten talrijke mogelijkheden met evenveel oplossingen voorzien worden: landingen met of zonder tegenstand, parachuteren op onbekende "dropping zones", of een combinatie van de twee manoeuvres, afhankelijk van de weersomstandigheden en van de toestand op de grond, die men pas zou kennen als we in de omgeving waren. Maar het stramien van een traditionele briefing was totaal overbodig, want niemand was hier verstrooid of onoplettend. Iedereen wist zeer goed dat het lot van een paar duizend mensen afhing van onze kunde, doorzettingsvermogen en zin voor initiatief. Na de briefing vervoegde iedere bemanning haar vliegtuig en in een indrukwekkende stilte stapten de para's in. Het waren niet alleen de bemanningen die gespannen waren! Er bleef nu nog enkel te vertrekken in de nacht die ten einde liep.



Zaterdag 20 mei. De eerste C-130 stijgt om 05u50 op,

de procéder à un atterrissage d'assaut sur de Kolwezi avec les huit C-130 disponibles; l'atterrissage devait se faire à l'aube en deux vagues de quatre avions, dos au soleil, qui, bas et brillant, devait aveugler d'éventuels tireurs. Le briefing des équipages eut lieu à 04h30. Tout le monde était fatigué, tout le monde était

tendu car la nuit n'a apporté qu'un bien maigre repos à tous ces hommes dont certains n'ont pas arrêté de travailler depuis 48 heures. Le briefing est donné dans la soute nue d'un C-130 à la seule lueur de l'éclairage intérieur. Il n'y a pas d'exposé météo ni de beaux diagrammes sur un tableau, ni de cartes joliment préparées. Et pourtant, il faut envisager de nombreuses éventualités et prévoir de multiples solutions: atterrissages avec ou sans opposition, largages sur des «dropping zones» mal connues ou une combinaison des deux manoeuvres en fonction de conditions atmosphériques et d'une situation au sol que l'on ne découvrira qu'une fois sur place. Mais, ici tout l'apparat d'un briefing traditionnel semble superflu. Car ici, personne n'est distrait ou inattentif. Chacun sait trop bien que le sort de milliers de personnes dépend de son savoir-faire, de son allant et de son sens de l'initiative. Le briefing terminé, chaque équipage regagne son avion et les paras

embarquent dans un silence impressionnant. Il n'y a pas que les équipages à être tendus! Il ne reste plus qu'à partir dans la nuit qui s'achève.

Samedi le 20 mai, le premier C-130 décolle à 05h50, suivi de sept autres à intervalles de quelques dizaines de secondes. Pendant le trajet sur Kolwezi les derniers équipages jouissent du spectacle des lourdes silhouettes noires se profilant sur l'horizon que le soleil embrase.

Il est 06h29 quand, soleil dans le dos, le premier avion piloté par moi-même, se pose sur la piste de Kolwezi. Aussitôt au sol, la rampe et les portes sont ouvertes alors que l'avion roule encore à toute vitesse vers la fin de la piste où il va exécuter un demi-tour et enfin s'immobiliser. Il est à peine arrêté que les paras se précipitent au dehors pour prendre position sur les bords de la piste et protéger le débarquement des troupes amenées par les autres



gevolgd door de zeven andere met tien seconden interval. Gedurende het traject naar Kolwezi genieten de laatste bemanningen van het schouwspel van zware silhouetten die zich aan de horizon aftekenen in het licht van de opgaande zon. Het is 06u29 als ik als eerste mijn C-130 met de zon in de rug op de landingsbaan van Kolwezi neerzet. Na de landing wordt meteen het laadvlak neergelaten en de deuren geopend, terwijl het vliegtuig nog in volle vaart naar het einde van de baan rolt waar het rechtsomkeer zal maken en ten slotte zal stilstaan. Het staat nauwelijks stil, of de para's stormen naar buiten om hun stellingen langs de landingsbaan in te nemen om aldus de ontscheping van de troepen uit de andere vliegtuigen te beschermen.

Terug in Kamina om 07u10. Het inschepen van de paracommando's die opgesteld zijn op de "taxi track" tussen de pistes 13 Rechts en 13 Links begint om 07u12. Acht minuten later stijgen we alweer op van de piste 13 Links richting Kolwezi. De tweede groep van vier vliegtuigen volgt de eerste op 10 minuten.

Voor de tweede keer terug in Kamina om 08u40. De schitterend georganiseerde inscheping van de rest van het Regiment gebeurt met grote snelheid. Drie uur en enkele minuten na de eerste landing zijn de 1.200 man van het Regiment ter plaatse en klaar voor hun opdracht.

De zo goed ingezette actie loopt aan één stuk door, niettegenstaande het moeilijk terrein en de het gebrek aan coördinatie met de troepen van het Vreemdelingenlegioen. Deze laatsten aarzelden niet onze para's, die door de Franse sector wilden gaan om het westen van de stad te bereiken, onder vuur te nemen. Gelukkig was de vuurdiscipline van de para's voorbeeldig, ze losten geen enkel schot gedurende heel hun interventie, tenzij enkele schoten boven het hoofd van de Fransen, om te tonen dat ze niet van

avions. A 06h35, les quatre premiers avions redécollent en ordre inverse pendant que les quatre suivants, ayant quitté le circuit d'attente se présentent en approche finale. La première vague a atterri, débarqué ses hommes et est repartie en quelques minutes; le dernier à décoller doit virer aussitôt en l'air pour laisser la place au premier de la deuxième vague qui, déjà, est en approche finale.

De retour à Kamina à 07h10, l'embarquement des para-commandos, disposés le long du chemin de roulement entre les pistes 13 droite et 13 gauche, débute à 07h12. Huit minutes plus tard, les avions décollent de la piste 13 gauche vers Kolwezi. La deuxième vague suit à moins de 10 minutes.

De retour à Kamina la deuxième fois vers 08h40. L'embarquement, supérieurement organisé, du restant du Régiment se passe à toute allure. Trois heures et quelques

minutes après le premier atterrissage sur le aérodrome de Kolwezi, les 1.200 hommes du Régiment se trouvent à pied d'oeuvre.

Et l'action si bien entamée se poursuit sans désespérer, malgré les difficultés que présentent le terrain et la coordination avec les troupes de la Légion Etrangère qui allèrent jusqu'à tirer sur nos paras qui voulaient traverser le secteur français par atteindre l'ouest de la ville. Heureusement la discipline de feu des paras fut exemplaire: ils ne tirèrent pas un seul coup de feu durant toute leur intervention à part tirer au-dessus

de la tête des Français pour leur montrer qu'ils ne se laisseraient pas faire. J'eus l'occasion d'entendre, sur la fréquence commune, la conversation plutôt énervée entre Rik et le commandant français. Ce dernier objectant qu'il ne savait pas à qui il avait à faire. Sur quoi Rik lui demanda s'il ne savait faire la





plan waren zich te laten doen. Ik had de gelegenheid op de gemeenschappelijke frequentie het nogal hoog oplopend gesprek tussen Rik en de Franse commandant te horen. Deze laatste beweerde niet te weten met wie hij te doen had. Waarop Rik hem vroeg of hij het verschil niet kende tussen een bruingebrande en een blanke.

Rond 10u00 is het grootste deel van onze para's de stad binnengedrongen en de vluchtelingen beginnen naar het vliegveld te stromen. Daar worden ze door de heelkundige mobiele post onthaald en zo nodig verzorgd. Daarna registreert het onthaalcentrum ze, geeft ze te eten en groepeerd ze ten slotte volgens de gekozen bestemming.

Niet te verwonderen dat het merendeel van de vluchtelingen zonder aarzelen Kamina kozen, waar de B-707's van de Sabena en onze B-727's ze opwachtten om ze naar Kinshasa en Europa terug te brengen. Zaterdag 20 mei vlogen de C-130's dan ook voortdurend heen en terug tussen Kolwezi, Kamina en Lumumbashi. Ze vervoerden aldus zowat 1.900 mensen, waarvan sommigen in ernstige toestand. Dit heen en weer vliegen zal tot laat in de avond duren. Auto's die met brandende lichten langs de landingsbaan opgelijnd waren, dienden als noodverlichting. Tussen het eerste opstijgen van de nr 1 uit Kamina om 05u50 en de tweede landing van de nr 8 in Kolwezi om 08 u 05, zijn iets meer dan twee uur verstreken voor 16 rotaties naar Kolwezi.

's Anderdaags, zondag 21 mei, zou het geen rustdag worden. Het Regiment moest inderdaad met levensmiddelen en brandstof bevoorrad worden. Onze para's waren immers de omgeving van Kolwezi aan het uitkammen, op zoek naar buitenlanders die zich in de omliggende dorpen en in de savanne schuil hielden. Die dag werd de evacuatie uit Kolwezi beëindigd, door nog een vierhonderd vluchtelingen per C-130 naar Kamina te brengen. Maandag 22 mei, werd het Regiment terug naar Kamina overgevlogen. Deze laatste beweging die de operatie Kolwezi afsloot, eindigde om 16 u.30.

différence entre un «bronzé» et un blanc.

Vers 10h00, nos paras ont largement pénétré dans la ville et les premiers réfugiés affluent vers l'aérodrome de Kolwezi. Là, ils sont accueillis par l'antenne chirurgicale, examinés et soignés si nécessaire. Puis le centre d'accueil les enregistre, les nourrit et finalement, les forme en groupe suivant la destination choisie.

Faut-il dire que la majorité des réfugiés choisissent librement Kamina où les B-707 de la Sabena et nos B-727 les attendent pour les ramener à Kinshasa et l'Europe? Aussi, tout ce samedi-là les C-130 effectueront-ils des navettes incessantes entre Kolwezi, Kamina et Lumumbashi, transportant quelque 1.900 personnes, dont plusieurs blessés dans un état grave. Ces navettes se poursuivront bien tard dans la nuit à la lueur d'un balisage de fortune constitué par des voitures alignées en bord de piste, phares allumées. Entre le premier décollage de Kamina du no 1 à 05h50 et le deuxième atterrissage à Kolwezi du no 8 à 08h05 un peu plus de deux heures se sont écoulées pour 16 rotations sur Kolwezi.

Mais le lendemain, dimanche 21 mai, ne devait pas être un jour de repos. En effet, il fallait ravitailler le Régiment en vivres et en carburant car il s'employait à ratisser les alentours de Kolwezi à la recherche d'expatriés qui se seraient réfugiés dans les villages avoisinants ou la savane.



Les C-130 ramenèrent encore près de 400 réfugiés ce jour-là, mettant un point final à l'évacuation de Kolwezi. Le lundi 22, il ne restait plus qu'à ramener le Régiment vers Kamina. Ce dernier mouvement, qui clôturait l'opération Kolwezi, se termina à 16h30.

En quelque 146 heures de vol, le 15 Wing avait transporté le Régiment Paracommando au complet de Kamina à Kolwezi, avait évacué environ 2.300 civils et ramené le Régiment et ses équipements à Kamina!

Le ministre de la Défense Nationale nous avait



In zowat 146 vliegrede had de 15 Wing het volledige Regiment Paracommando van Kamina naar Kolwezi overgevlogen, had het ongeveer 2.300 burgers geëvacueerd en het Regiment en zijn uitrusting naar Kamina teruggebracht!



De minister van Landsverdediging had ons een tijdspanne van 72 uren gegeven om de operatie Kolwezi tot een goed einde te brengen; dit na de aarzelingen van de minister van Buitenlandse Zaken die op dinsdag 16 mei verklaarde dat er hoegenaamd geen evacuatie nodig was, alvorens dezelfde dag nog van gedacht te veranderen. Voeg daar de onbeslisbaarheid van de regering aan toe, de hele woensdag lang, om pas omstreeks 18u00 te beslissen om tussen te komen. Van den Boeynants gaf ons een briefing op zijn kabinet pas om 19u00. Zonder te vergeten dat de Fransen ons het overvliegen van hun luchtruim verhinderden, is het bijna een wonder dat we, in nauwe samenwerking met de Sabena, reeds vanaf woensdag voormiddag klaar stonden om op te stijgen met bestemming Zaïre.

Dit wonder is te danken aan het enthousiasme en de zin voor initiatief van de betrokken militairen, van de kleinste magazijnier van een munitiedepot tot de directeur van de Sabena-operaties (een ex-militair), alsook van alle paracommando's en al het personeel van de 15 Wing, die noch hun werkuren telden noch moeite spaarden.

Het ironische van heel de zaak is dat de rebellen zich vanaf donderdag 18 mei uit Kolwezi teruggetrokken hadden, zodra ze van een Franse en Belgische gewapende tussenkomst hoorden. In elk geval toonden de lijkschouwingen van de gedode blanken (een honderdtal) aan dat geen enkele blanke na die donderdag gedood werd. In Kolwezi bleven enkel gewapende benden plundersaars over, samengesteld uit deserteurs van de FAZ en ordinaire rovers.

In feite dienden de Franse en Belgische tussenkomsten, en later de Amerikaanse, slechts tot steun voor het wankelend Mobutu regime. Mobutu stond zagezegd borg voor de stabiliteit in deze regio, waar de Amerikanen om bekommerd waren; en zoals wij en de Fransen waren zij bovendien grote supporters van de Zaïrese dictator.

donné un délai de 72 heures pour mener l'opération Kolwezi à bien; après les hésitations du ministère des Affaires Etrangères qui déclara mardi le 16 mai, qu'aucune intervention n'était nécessaire avant de changer d'avis le même jour. Si on ajoute les tergiversations du gouvernement pendant toute la journée de mercredi qui ne prit la décision d'intervention que vers 18h00 nous reçûmes notre briefing de Vanden Boeynants à son cabinet qu'à 19h00. Sans oublier les obstructions françaises à notre passage dans leur espace aérien, c'est quasi un miracle, qu'en étroite collaboration avec la Sabena, nous fûmes prêts à décoller pour le Zaïre à partir du jeudi le 18 mai dans la matinée.

Ce miracle est dû à l'enthousiasme et à l'esprit d'initiative des militaires concernés, depuis le plus humble magasinier d'un dépôt de munitions jusqu'au directeur des opérations de la Sabena (un ex-militaire) en passant par tous les para-commandos et tout le personnel du 15 Wing et de la Sabena, qui ne comptèrent ni leurs heures de travail ni leur peine.

L'ironie de toute l'affaire, c'est qu'à partir du moment où ils avaient entendu parler d'une intervention armée française et belge, les rebelles s'étaient retirés de Kolwezi dès le jeudi 18 mai. En tous les cas, les autopsies des blancs tués (environ une centaine) démontrèrent qu'aucun blanc n'avait été tué après ce jeudi. Ne restaient à Kolwezi que des bandes armées de pillards constituées de déserteurs des FAZ et des habituels brigands.

Kolwezi



En fait, les interventions française et belge, puis américaine, ne furent qu'un soutien au régime chancelant de Mobutu, soi-disant garant de la stabilité de cette région, grand souci des Américains et grands supporters du dictateur zaïrois, comme nous et les Français.



Summiere chronologie Kolwezi 1978

Kolwezi 1978 Chronologie sommaire

Traduction de Marie-Christine et Paul Buysse

Zaterdag 13 mei:

- Zoals ze hebben aangekondigd, keren de "rebellen" van generaal N. Mbumba terug. Van uit het buurland Angola trekken zij via Zambia de provincie Shaba binnen en vallen hun hoofddoel, de mijnstad Kolwezi, aan. De tweede Shaba-oorlog is begonnen.

Het aantal "rebellen" is niet gekend, men schat tussen de 2.000 en de 4.000 man. Zij behoren tot FNLC (Front National pour la Libération du Congo) en worden ook "tigres", "diabolos" en "Katangese gendarmes" genoemd. Het gaat in elk geval om Congolese vluchtelingen, meestal van de Lunda-stam, die reeds enkele jaren in Angola verbleven.

- In Kinshasa ontvangt president Mobutu alle diplomaten om hen op de hoogte te brengen van de feiten, maar doet geen beroep op buitenlandse hulp. Hij denkt de invasie met zijn eigen leger (Forces Armées Zaïroises, FAZ) de baas te kunnen.

- Via de diplomatieke kanalen worden Brussel en Parijs rond 13u verwittigd van de inval en de onzekere toestand in Kolwezi.

Zondag 14 mei, Pinksteren:

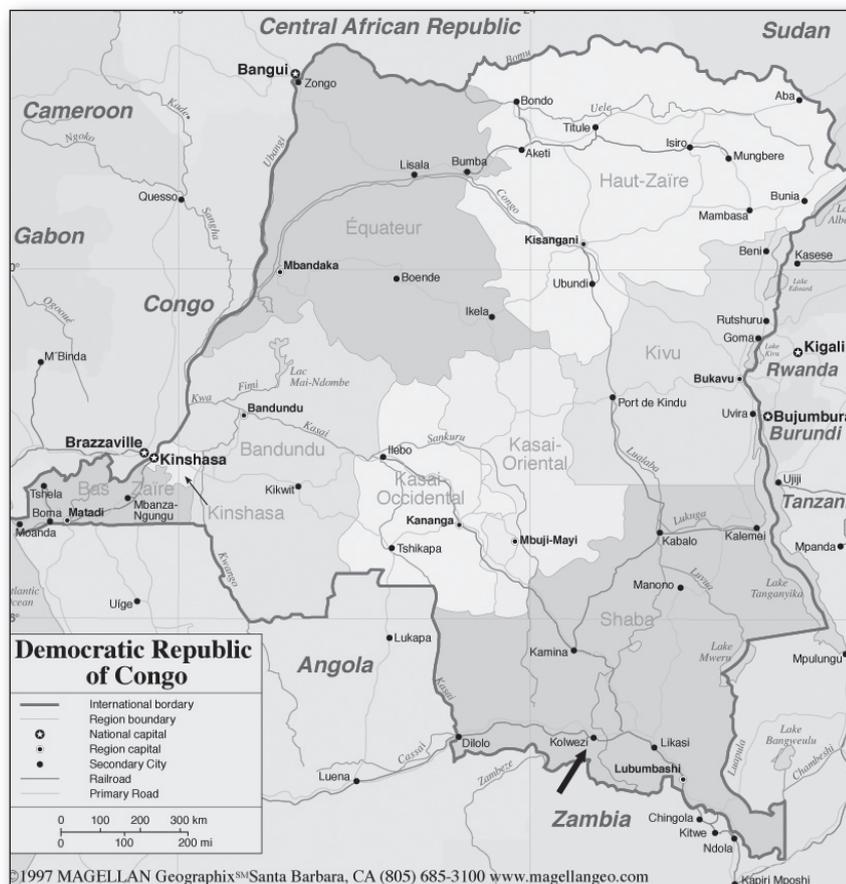
- De mijnstad Kolwezi en het vliegveld zijn bezet door de "rebellen". De FAZ-troepen die er gestationneerd zijn werden geneutraliseerd of zijn op de vlucht. De zwarte bevolking sympathiseert met de "rebellen". De verwarring is totaal. Enkel via de Gécamines bereikt nieuws de buitenwereld. Europese medewerkers van de Gécamines worden door de FAZ verdacht en in een villa opgesloten, zij

Samedi 13 mai:

- Comme ils l'avaient annoncé, les «rebelles» du général N. Mbumba sont de retour. Venant du pays voisin, l'Angola, ils font irruption dans la province de Shaba en passant par la Zambie et attaquent leur but principal: la ville minière de Kolwezi. La seconde guerre du Shaba venait de commencer.

Le nombre de «rebelles» n'est pas connu, mais est estimé entre 2000 et 4000 hommes. Ils appartiennent au FNLC (Front National pour la Libération du Congo) et sont également connus comme «tigres», «diabolos» et «gendarmes Katangais». Il s'agit en tout cas de réfugiés congolais. La plupart d'entre eux sont de l'ethnie Lunda qui résidait déjà plusieurs années en Angola.

- A Kinshasa, le président Mobutu reçoit tous les diplomates afin de les informer des faits, ceci sans pour autant faire appel à l'aide de l'étranger. Il croit pouvoir faire face à l'invasion à l'aide de sa propre armée (les Forces Armées



Zaïroises, la FAZ).

- C'est par la voie diplomatique que vers 13h Bruxelles et Paris sont informés de l'invasion et de la situation incertaine à Kolwezi.

Dimanche 14 mai, la Pentecôte:

- La ville de Kolwezi, ainsi que son aéroport sont occupés par les «rebelles». Les troupes de la FAZ qui y étaient stationnées sont neutralisées ou se sont enfuies. La population noire sympathise avec les «rebelles». La confusion est totale. La communication avec le monde extérieur se fait uniquement via Gécamines. Les collaborateurs européens de la Gécamines sont suspects par la FAZ et sont enfermés dans une villa. Ils y seront tués vers 17h.



worden er rond 17u vermoord.

- Via zijn minister van Buitenlandse Zaken, vraagt President Mobutu aan alle bevriende regeringen om hem alle mogelijke ("de toute nature") steun te leveren, gezien de ernst van de situatie. De Sovjet-Unie en Cuba zouden bij de inval betrokken zijn.

- De Franse ambassade in Kinshasa en het Elysée denken

aan een gezamenlijke Frans-Belgische operatie. Volgens de Fransen is een Belgische inzet gewenst gezien het aantal Belgen en de Belgische belangen in Kolwezi (de Gécamines).

- In het pas opgerichte crisiscabinet in Brussel ontwikkelen zich hevige discussies tussen Premier L. Tindemans (CVP), Minister van Buitenlandse Zaken H. Simonet (PSB) en Minister van Buitenlandse Handel De Bruyne (VU). Niettegenstaande de oproep van de 1.700 Belgen in Kolwezi om tussen te komen, wil H. Simonet eerst onderhandelen met het FNLC.

Maandag 15 mei, tweede Pinksterdag:

- In Brussel brengt het Ministerie van Buitenlandse Zaken formeel het Ministerie van Landsverdediging op de hoogte van de situatie. Het crisiscabinet in Brussel beslist de C-130 die de normale verbinding met Kigali verzekert een dag vroeger te laten vertrekken, om indien noodzakelijk, van daaruit Europeanen uit Kolwezi te evacueren.

- Belgische en Franse diplomaten en militairen in Kinshasa proberen hun regeringen in Brussel en Parijs te overtuigen een gecombineerde operatie met België, Frankrijk en met de steun van de VSA voor te bereiden.

- Minister H. Simonet verklaart 's avonds op de RTB dat er geen Belgische interventie in Shaba zal plaatsgrijpen.

Dinsdag 16 mei:

Een compagnie Zairese parachutisten (311 Bn/2 Cie) springt in de vroege morgen uit een C-130 van de FAZ boven de rand van Kolwezi. Deze operatie levert niets op omdat de meeste para's bij de landing worden gedood of vluchten.

- In Brussel geeft het Ministerie van Landsverdediging om 17u opdracht één compagnie paracommando's en drie C-130s klaar te houden om tussen te komen vanaf 17 mei 3u.

- Om 23u wordt een crisisvergadering gehouden op de Generale Staf te Evere. Men is het niet eens met de idee van een gezamenlijke Frans-Belgische operatie.

Woensdag 17 mei:

- Tegen de avond wordt het vliegveld van Kolwezi ingenomen door twee Zairese compagnies van het 311 Bn



- Par l'intermédiaire de son ministre des affaires étrangères, le président Mobutu demande à tous les gouvernements amis de lui accorder, vu la gravité de la situation, leur appui par les moyens «de toute nature». L'Union Soviétique ainsi que le Cuba seraient impliqués dans l'invasion.

- L'ambassade française à Kinshasa et l'Elysée pensent à une opération franco-belge. D'après les français, un engagement belge est souhaitable dans le cadre des ses intérêts à Kolwezi (la Gécamines) et également vu le nombre de belges y résidant.

- Au sein du cabinet de crise récemment instauré à Bruxelles, des discussions intenses sont entamées entre le premier L. Tindemans (CVP), le ministre des affaires étrangères H. Simonet (PSB) et le ministre du commerce extérieur De Bruyne (VU). Malgré l'appel des 1.700 belges à Kolwezi pour intervenir, H. Simonet veut avant tout négocier avec la FNLC.

Le 15 mai, lundi de Pentecôte:

- A Bruxelles, le ministère des affaires étrangères informe officiellement le ministère de la défense nationale de la situation. Le cabinet de crise décide de laisser partir un jour plus tôt le C-130 qui assure la liaison normale avec le Kigali. De ce fait on peut si besoin en est, évacuer les européens résidant à Kolwezi.

- Les diplomates belges et français essayent de convaincre leurs gouvernements respectifs à Bruxelles et à Paris de préparer une opération combinée entre la Belgique et la France avec l'aide des Etats Unis d'Amérique.

- Le soir à la RTB, le ministre H. Simonet déclare qu'une intervention belge au Shaba n'aura pas lieu.

Mardi 16 mai:

-Tôt le matin, aux abords de Kolwezi, une compagnie de parachutistes zairois (311 Bn/2 Cie) est larguée d'un C-130 de la FAZ. Cette opération ne mène à rien vue que la plupart des parachutistes sont tués lors de l'atterrissage ou prennent la fuite.

- A 17h, le ministère de la défense belge donne ordre à une compagnie de para-commando et à trois appareils C-130 de se tenir prêts pour intervenir à partir de 3 h du 17 mai.

- Vers 23h se tient une réunion de crise à l'état-major à Evere. On ne tombe pas d'accord concernant l'idée d'une



Parachutisten gesteund door het 133 Bn Infanterie. Deze eenheden kwamen langs de weg vanuit Lubumbashi o.l.v. majoor Mahele.

- Rond 20u beslist de Franse President Giscard d'Estaing zo vlug mogelijk tussen te komen in Kolwezi, met of zonder de Belgen.

- Na dagenlang twijfelen en na contact met de vertegenwoordiger van het FNLC in Brussel, neemt het crisiskabinet rond 22u de beslissing om toch een humanitaire operatie uit te voeren om de Europeanen in Kolwezi te bevrijden en te evacueren. De operatie is beperkt tot 72 uren. Er zal niet deelgenomen worden aan de Franse operatie.

Donderdag 18 mei:

- Amerikaans-Belgische vergadering in het HK van de Amerikaanse strijdkrachten in Europa te Stuttgart. België verkrijgt steun voor communicaties, inlichtingen en logistiek. USAF C-141's zullen dagelijks 120 ton brandstof leveren in Kamina.

- Een C-130 van de FAZ landt op het vliegveld van Kolwezi met aan boord President Mobutu, zijn Marokkaanse garde, enkele van zijn ministers en een dertigtal journalisten.

- Vanaf 13u15 vertrekken het 1 en 3 Bn Para uit Melsbroek met vijf C-130s en twee B-727s van de 15 Wing en Sabena-vliegtuigen naar Kamina. Een C-130 heeft problemen bij het opstarten en zal op 19 mei vertrekken. De eerste vliegtuigen van de 15 Wing krijgen geen toelating om Frankrijk te overvliegen!

- Om 13u45 vertrekt vanuit Solenzara (Corsica) het eerste DC-8 toestel met parachutisten van het 2 REP (Régiment Etranger de Parachutistes) uit Calvi. Verder volgen nog twee DC-8 van de maatschappij UTA, een DC-8 van COTAM (Commandement du Transport Aérien Militaire), een B-707 van Air France, een C-5 en enkele C-141s van de USAF naar Kinshasa.

Vrijdag 19 mei:

- Rond 7u landen drie C-130 van de 15 Wing in Kamina, komende uit Bamako (Mali) waar zij ingezet werden om de hongerende bevolking van voedsel te voorzien in het kader van SOS Sahel.

- President Giscard d'Estaing belt de Belgische Premier L. Tindemans op en meldt dat het 2 REP vandaag boven Kolwezi zal springen tussen 15 en 18u.

- Het grootste deel van het 2 REP vertrekt uit Kinshasa met vier C-130s van de FAZ en een Franse C-160 en zal vanaf 15u gedropt worden boven Kolwezi. Een tweede deel van het 2 REP komt met een DC-10 van Air Zaïre op Kamina aan rond 16u.

- Para's van het 2 REP ontdekken in een villa van de Gécamines 30 vermoorde Europeanen.

- Tussen 13u en 21u landen op Kamina de zeven vliegtuigen van de 15 Wing die op 18 mei uit Melsbroek vertrokken. De meeste para's waren reeds eerder toegekomen met B-707 toestellen van Sabena. Om 23u is het Regiment, met al het nodige materiaal, klaar om op te treden!

Zaterdag 20 mei:

- In drie golven van acht C-130s worden tussen 5u en 9u 1.200 para's met materiaal van Kamina overgevlogen naar Kolwezi en daar na het uitvoeren van stormlandingen afgezet. Tegen 10u is het grootste deel van de para's de stad binnengedrongen en stromen de eerste vluchtelingen

opération franco-belge.

Mercredi 17 mai:

- L'aérodrome de Kolwezi est pris dans la soirée par deux compagnies zaïroises du 311 Bn parachutistes avec l'appui du 133 Bn de l'infanterie. Ces unités, sous le commandement du major Mahele, sont venues de Lubumbashi par la route.

- Vers 20h, le président français Giscard d'Estaing décide, avec ou sans les belges, d'intervenir le plus vite possible à Kolwezi.

- Après des jours de doute et suite au contact avec un représentant du FNLC à Bruxelles, le cabinet de crise prend vers 22h la décision d'exécuter quand même une opération humanitaire afin de libérer et d'évacuer les européens se trouvant à Kolwezi. La durée de cette intervention sera limitée à 72 heures. De toute façon on ne participera pas à l'opération française.

Jeudi 18 mai:

- Une réunion belgo-américaine est tenue à Stuttgart au quartier général des forces armées américaines en Europe. La Belgique y obtient de l'aide pour les communications, les renseignements et la logistique. Des C-141 de l'USAF livreront journalièrement 120 tonnes de fuel à Kamina.

- Un C-130 de la FAZ atterrit sur l'aérodrome de Kolwezi avec à son bord le président Mobutu accompagné de sa garde marocaine, quelques uns de ses ministres et une trentaine de journalistes.

- A partir de 13h15, le 1 et le 3 Bn Para quittent Melsbroek pour Kamina à bord de cinq C-130 et deux B-727 du 15 Wing ainsi que des avions de la SABENA. Un C-130 a des problèmes au démarrage et ne partira que le 19 mai. Surprise: les premiers avions du 15 Wing n'obtiennent pas la permission de survoler la France!

- A 13h45, premier appareil, un DC-8, partira de Solenzara (Corse) avec des parachutistes du 2 REP (Régiment Etranger de Parachutistes) venant de Calvi. Ce DC-8 est suivi par deux autres de la compagnie UTA, un DC-8 de COTAM (Commandement du Transport Aérien Militaire), un B-707 d'Air France, un Galaxy C-5 et quelques C-141 de la USAF. La destination est Kinshasa.

Vendredi 19 mai:

- Trois C-130 du 15 Wing atterrissent vers 7h à Kamina. Ils viennent de Bamako (Mali) où ils étaient engagés à l'opération SOS Sahel pour y apporter des vivres à la population affamée.

- Le président Giscard d'Estaing annonce dans un entretien téléphonique avec le premier L. Tindemans que le 2 REP sautera ce jour même entre 15 et 18h.

- La majorité du 2 REP part de Kinshasa à bord de quatre C-130 de la FAZ et en un C-160 (Transall) français. Elle sera larguée au dessus de Kolwezi à partir de 15 heures. Une seconde partie du 2 REP arrivera vers 16 heures à bord d'un DC-10 d'Air Zaïre.

- Dans une villa appartenant à Gécamines, des paras du 2 REP découvrent les dépouilles de 30 européens assassinés.

- Les sept avions du 15 Wing qui se sont envolés de Melsbroek le 18 mai, arrivent à Kamina et y atterrissent entre 13 et 21h. La majorité des para était déjà arrivée plus tôt à bord des appareils B-707 de la SABENA. A 23h, le régiment équipé de tout le matériel nécessaire, est prêt



toe op het vliegveld. De acht C-130s, ondertussen versterkt door een negende die op 19 mei in Melsbroek vertrok, evacueren tot laat in de avond ongeveer 2.300 Europeanen naar Kamina en Lubumbashi.

Zondag 21 mei:

- Twee derde van de stad Kolwezi is in handen van het Belgisch Regiment Paracommando en een derde wordt bezet door het Franse 2 REP.

- Enkele compagnies van het Regiment verlaten Kolwezi om enkele kleinere stadjes te controleren, niettegenstaande een negatief advies van het 2 REP.

Maandag 22 mei:

- Begin van de terugtrekking van de paracommando's uit Kolwezi. De laatste C-130 verlaat Kolwezi rond 13u30.

Dinsdag 23 mei:

- Een deel van de Belgische para-commando's vertrekt uit Kamina terug naar België. Een ander deel blijft terplaatse met zes C-130s om het zuidelijk deel van Shaba te controleren en te waken over de Belgen in andere steden van de provincie.

Woensdag 24 mei:

- De "rebellens" van het FNLC verlaten Shaba terug naar Angola.

Dinsdag 7 juni:

- Het 2 REP wordt door C-141 Starlifters van de USAF teruggebracht naar Corisca.

zondag 25 juni:

- Vertrekceremonie in Lubumbashi. De "Force Inter-Africaine" (hoofdzakelijk Marokkaanse troepen) neemt de opdrachten van de Belgische troepen over.

Maandag 10 juli:

- Aankomst in Melsbroek van de laatste troepen met C-130s.

à agir!

Samedi 20 mai:

- Entre 5 et 9h, 1200 paras avec leur équipement sont transportés en trois vagues de huit C-130 chaque, de Kamina vers Kolwezi où ils sont déposés après que les C-130 ont exécuté des atterrissages d'assaut.

- La plus grosse partie des paras a occupé la ville vers 10h et les premiers réfugiés se rendent en foule à l'aérodrome.

- Les huit C-130, entre temps renforcés par un neuvième qui n'était parti que le 19 mai de Melsbroek à cause d'une panne au démarrage le 18 mai, évacuent jusque tard dans la soirée, 2.300 européens vers Kamina et Lubumbashi.

Dimanche 21 mai:

- Les deux tiers de la ville de Kolwezi sont aux mains du Régiment des Paracommandos belge et l'autre tiers est occupé par le 2 REP français.

- Quelques compagnies du régiment quittent Kolwezi. Malgré l'avis négatif du 2 REP, elles ont comme mission d'aller contrôler quelques petites villes.

Lundi 22 mai:

- Début de la retraite des para commandos de Kolwezi. Le dernier C-130 quitte Kolwezi vers 13h30.

Mardi 23 mai:

- Une partie des paracommandos belges part de Kamina à destination de la Belgique. Une autre partie reste sur place avec six C-130 afin de contrôler le secteur sud de Shaba et pour en plus veiller sur les belges qui séjournent dans d'autres villes de la province.

Mercredi 24 mai:

- Les «rebelles», se retirent du Shaba vers l'Angola.

Mardi 7 juin:

- Des C-141 Starlifter de la USAF ramènent le 2 REP vers la Corse.

Dimanche 25 juin:

- Cérémonie d'adieu à Lubumbashi. La «Force Inter-Africaine» (principalement des troupes marocaines), prend la relève des troupes belges.

Lundi 10 juillet:

- Arrivée à Melsbroek des dernières troupes à bord de C-

Bibliografie - bibliographie

- "La Légion saute sur Kolwezi, Opération Léopard" par Pierre Sergent. Editions Presses de la cité, Paris, 1978.
- "Kolwezi, les secrets du raid" par Jena-François Chauvel. Editions Olivier Orban, Paris, 1978.
- "Le batallion héros, exploit du 311 Batallion parachutistes au cours de la deuxième guerre du Shaba", éditée par le Département de la Défense Nationale de la Sécurité du Territoire et des anciens combattants. Editions Cible, Kinshasa
- "Le mal zaïrois" par Euloge Boissonade. Editoins Hermé, Paris, 1990.
- "Zaïre het abattoir, over gruweldaden van het leger van Mobutu" door Pierre Yambuya. Uitgeverij EPO, Antwerpen, 1991.
- "Verslag over de gebeurtenissen in Kolwezi en Shaba in de periode mei-juli 1978" door generaal Rik Depoorter. Uitgegeven door ANPCV, 2005.
- "Zesendertig jaar in het blauw" door kolonel-vlieger Alain Blume. Uitgegeven in eigen beheer, 2003.
- "Le Pouvoir et la Vie" par Valéry Giscard d'Estaing. Paru dans Le Livre de poche, 1998.
- "Geschiedenis van het Belgisch leger" Deel II. Uitgaven Centrum voor historische documentatie van de Krijgsmacht, 1988.
- "De Mémoires - Gedreven door een overtuiging" door L. Tindemans. Uitgeverij Lannoo, Tielt, 2002.
- "Le dinosaure - Le Zaïre de Mobutu" par C. Braeckman. Editions Fayard, Paris, 1992.
- "The French Legion in Kolwezi, a broken promise" by corporal R. Rousseau. Editions Remy, La Harmoye, France, 2006.



Herdenking 30 jaar Kolwezi Operatie “Red Bean”

Door Axel Vermeesch

Commémoration 30 ans Kolwezi Opération “Red Bean”

Par Axel Vermeesch
Traduction de Isabelle et Léon Hadermann

Op donderdag 16 mei hielden het Regiment Paracommando en de 15 Wing Luchttransport een gezamenlijke herdenkingsplechtigheid in het Trainingscentrum van de Para's te Schaffen. Naast de drie pelotons para-commando's nam ook een peloton van de 15 Wing onder leiding van de korpsadjudant D. Criem deel aan de parade. De commandant der troepen werd bijgestaan door majoor Devriendt en korpskorporaal S. smets van de 15 Wing.

Na een welkomstwoord door kolonel Van Sluijs, commandant van het Regiment Paracommando, werd een bloemenhulde gebracht aan alle paracommando's omgekomen tijdens humanitaire operaties. Bij de gedenkplaat werden bloemen neergelegd door de weduwe van kolonel A. Blume, generaal b.d. H. Depoorter die bevelhebber was van de operatie “Red Bean” en de huidige commandant van de 15 Wing Luchttransport kolonel B. Flamang. Generaal H. Depoorter hield de gelegenheidstoespraak waarin hij o.a. de nadruk legde op de paraatheid en de efficiënte samenwerking tussen de 15 Wing Luchttransport en het Regiment Paracommando. De ceremonie werd opgeluisterd door de Koninklijke Muziekkapel van de Luchtmacht die als extraatje een speciale compositie ten gehore gaf voor de 60ste verjaardag van de 15 Wing. Om de militaire plechtigheid af te sluiten werden nog een zestigtal para's gedropt uit een C-130 Hercules van de 15 Wing. Daarna konden de talrijke genodigden en de aanwezige veteranen van “Red Bean” de gelegenheidstoonstelling bezoeken en het glas van de vriendschap

Une cérémonie du souvenir a eu lieu le 16 mai dernier au Centre d'Entraînement des Paracommandos à Schaffen, réunissant le Régiment des Paracommandos et le 15 Wing Transport Aérien. De même que les trois pelotons de paracommandos, un



peloton du 15 Wing commandé par l'adjudant de corps D. Criem a pris part à la parade. Le commandant des troupes était assisté par le major Devriendt et le caporal de corps du 15 Wing S. Smets.

Après un mot d'accueil du colonel Van Sluijs, commandant du Régiment Paracommandos, une gerbe de fleurs a été déposée en hommage à tous les paracommandos morts dans les interventions humanitaires. La gerbe fut déposée devant la plaque commémorative par la veuve du colonel A. Blume, le général e.r. H. Dépoorter qui fut le commandant de l'opération «Red Bean» et le colonel B. Flamang, actuel commandant du 15 Wing Transport Aérien. A cette occasion, le général H. Depoorter a prononcé un discours dans lequel il a notamment souligné la promptitude et l'efficacité de la coopération entre le 15 Wing Transport Aérien et le Régiment Paracommandos. La cérémonie fut agrémentée par la Musique Royale de la Force Aérienne qui interpréta en prime une composition spéciale en





drinken.

Generaal H. Depoorter gaf aan de redactie van Dakota News zijn toestemming om zijn gelegenheidstoespraak te publiceren, waarvoor onze hartelijke dank. Hier volgt de tekst:

Aan u allen, die 30 jaar na de interventie in Kolwezi, aan het Regiment een grote eer betonen door op deze herdenkingsplechtigheid aanwezig te zijn, van harte dank. Groot is mijn vreugde hier vandaag zoveel vrienden terug te zien. Wij zijn samengekomen,

niet enkel om de operatie in Kolwezi te herdenken, maar om tevens hulde en ultieme eerbied te betuigen aan alle paracommando's die in dienst van hun land het leven geofferd hebben in Europa, in Afrika en in Azië. De paracommando's vergeten nooit diegenen die het beste van zichzelf gegeven hebben om een missie te doen slagen. Daarom zullen zij nooit korporaal Giuseppe Digiario, van het 2 Bn Commando, vergeten. Hij verloor het leven tijdens de operatie in Kolwezi. Onze gedachten gaan naar zijn familie.

Binnen enkele ogenblikken zullen de commandant van de 15 Wing en mevrouw Aimée Kesteleyn, weduwe van kolonel Alain Blume, de commandant van het

Regiment Paracommando, de voorzitter van de Nationale Vriendenkring Paracommando en mezelf de eer hebben een krans neer te leggen bij de herdenkingsplaat die aangebracht was in het kwartier "de Hemptinne" te Heverlee waar het hoofdkwartier van het Regiment destijds gevestigd was. Op de plaat staat "Ter nagedachtenis van de paracommando's die gesneuveld zijn tijdens humanitaire operaties". Laat ons hen niet vergeten!

Onze opdracht in Kolwezi bestond erin de bedreigde blanken en inlanders te bevrijden van rebellen uit Angola en hen de kans te geven veilig te vertrekken.

Het was meer dan tijd om tussen te komen. Op 18 mei 1978 ontdekten de paracommando's in de straten van de stad Kolwezi, 44 lijken van blanken, waarvan 28 in eenzelfde kamer, en 26 Congolezen.

Dankzij de volmaakte medewerking van de volledige 15 Wing heeft deze operatie aan 2.300 inwoners van Kolwezi de kans gegeven de stad gezond en wel te verlaten.

Er dienen vele lessen uit deze operatie getrokken te worden.

Wat mij vooral essentieel lijkt, is de capaciteit om snel te kunnen reageren. Dit is zo belangrijk bij humanitaire operaties. Enkele cijfers om dit te staven: op 17 mei, om 2u30 wordt beslist het Regiment naar Kolwezi te sturen. Op 18 mei, om 13u15, nog geen 35 uur later, stijgt de

l'honneur du soixantième anniversaire du 15 Wing. En conclusion de la cérémonie militaire, une soixantaine de paras furent droppés d'un C-130 Hercules du 15 Wing. Les nombreux invités ainsi que les vétérans du «Red Bean» purent ensuite visiter l'exposition organisée à cette occasion et boire le verre de l'amitié.

Le général H. Depoorter a donné son accord à la rédaction de Dakota News pour publier son discours. Nous l'en remercions bien vivement. Voici le texte:



A vous tous qui, 30 ans après l'intervention à Kolwezi, faites au Régiment le grand honneur d'assister à cette cérémonie du souvenir, du fond du cœur, un grand merci. Sachez que grande est ma joie de revoir aujourd'hui tant d'amis.

Nous sommes réunis, non seulement pour commémorer l'opération à Kolwezi, mais aussi pour rendre un ultime hommage à tous les paracommandos qui ont donné leur vie au service de leur pays en Europe, en Afrique et en Asie.

Les paracommandos n'oublient jamais ceux qui ont donné le meilleur d'eux-mêmes pour accomplir une mission. C'est pourquoi ils n'oublieront jamais le caporal Giuseppe Digiario, du peloton mortier du 2 Bn Commando, qui a perdu la vie lors de l'opération à Kolwezi.

Nos pensées vont à ses proches.

Dans quelques instants, le commandant du 15 Wing et madame Aimée Kesteleyn, veuve du colonel Alain Blume, ainsi que le commandant du Régiment des Paracommandos, le président de l'Amicale Nationale des Paracommandos et moi-même auront l'honneur de déposer une gerbe de fleurs devant la plaque commémorative qui se trouvait au quartier «de Hemptinne» à Heverlee où était précédemment établi le quartier général du Régiment.

Il y est gravé: «En l'honneur des paracommandos tombés en opérations humanitaires. Ne les oublions pas!»

Notre mission à Kolwezi consistait à libérer les blancs et les autochtones menacés par les rebelles angolais et à leur assurer un départ en toute sécurité.

Il était plus que temps d'intervenir. Le 18 mai 1978, les paracommandos découvraient 44 cadavres blancs dans les rues de Kolwezi, dont 28 dans la même chambre, et 26 cadavres congolais.

Grâce à la parfaite collaboration de l'ensemble du 15 Wing, cette opération a permis à 2.300 habitants de Kolwezi de quitter la ville sains et saufs. Maintes leçons sont à retirer de cette opération.

Il me paraît essentiel de mentionner tout particulièrement la capacité d'intervention rapide, si importante dans les missions humanitaires. A titre d'exemple il me semble utile



eerste C-130 op.

In totaal gaat het bij deze snelle interventie toch om 1.171 paracommando's, 18 radiojeeps en aanhangwagens, 10 gepantserde reccejeeps, 12 lichte voertuigen, 2 ambulances-UNIMOG, 6 ton munitie (inclusief voor de mortieren), 23 ton levensmiddelen, 34 ton water (want er was geen drinkbaar water in Kamina!) en 3 ton medisch materiaal.

Hoe was het mogelijk deze eenheid in te zetten op een afstand van meerdere duizenden kilometers in een tijdsduur van 35 uur?

Het antwoord is heel eenvoudig: dankzij de volledige samenwerking van de Landmacht en de Luchtmacht, maar vooral omdat de Generale Staf van het Regiment rechtstreeks de bevelen kon overmaken aan hun eenheden zonder tussenliggende echelons.

De politiek en de hogere legerleiding willen natuurlijk ook in de toekomst kunnen beschikken over een gevechtssklare eenheid die zeer snel kan vertrekken en zich op zulke korte termijn kan ontplooiën. Ze moeten er zich dan wel van bewust zijn dat dit het resultaat is van een permanente en complexe training onder één en hetzelfde bevel, dit van het Paracommando Regiment. "Eendracht maakt macht". Zijn "esprit de corps" – onze spirit – zijn samenhang, maken het Regiment sterker.

In dat opzicht vind ik essentieel dat men aan het Regiment, dat onlangs geamputeerd werd van al zijn eenheden voor steun en opleiding, op zijn minst het bevel teruggeeft over zijn twee opleidingseenheden, daar waar de troepen hun brevetten behalen die van hen volwaardige paracommando's maken.

Ik durf dromen en hopen dat de aanwerving en opleiding van kandidaten paracommando's weldra terug volledig aan het Regiment zal toevertrouwd worden.

Om te besluiten wens ik de paracommando's van vandaag een citaat van Guynemer, een legendarische held, in herinnering te brengen: "Er zijn limieten aan de menselijke krachten, limieten die men steeds moet overstijgen". Paracommando's, dit is volledig toepasselijk op u.

Om eender welke zending met succes uit te voeren moet men dat willen, meer nog, men moet kennen, durven en winnen.

Willen doen wat onmogelijk lijkt, zijn job kennen, durven uitvoeren op zijn best, en de ongebreidelde wil hebben om te winnen.

Ik dank u voor uw aandacht.

de donner quelques chiffres: le 17 mai, à 2h30, est décidé l'envoi du Régiment à Kolwezi. Le 18 mai, à 13h15, soit à peine 35 heures plus tard, le premier C-130 décolle.

Au total, cette intervention rapide comprend 1.171 paracommandos, 18 radiojeeps et remorques, 10 reccejeeps blindées, 12 véhicules légers, 2 ambulances-UNIMOG, 6 tonnes de munitions (mortiers inclus), 23 tonnes de vivres, 34 tonnes d'eau (il n'y avait plus d'eau potable à Kamina!) et 3 tonnes de matériel médical.

Comment cette force a-t-elle pu être déployée à plusieurs milliers de kilomètres en 35 heures, soit en un jour et demi?

La réponse est simple: grâce évidemment à l'entière collaboration de la Force Terrestre et de la Force Aérienne mais surtout parce que le Quartier Général du Régiment pouvait donner les ordres directement à ses unités sans échelons intermédiaires.

La politique et les hautes instances de l'armée veulent également dans le futur disposer d'une unité prête au combat, qui peut prendre le départ rapidement et se déployer en très peu de temps. Ils doivent cependant réaliser que ceci est le résultat d'un entraînement permanent et complexe sous un seul et même commandement, celui du Régiment des Para-commandos. «L'union fait la force». Son «esprit de corps» - onze spirit – sa solidarité, rendent le Régiment plus fort.

A cet égard, j'estime qu'il est indispensable que l'on rende au Régiment, récemment amputé de toutes ses unités d'appui et de formation, au moins le commandement de ses deux centres d'entraînement, là où les hommes acquièrent les brevets qui en font des paracommandos complets.

J'ose rêver et espérer que, bientôt, le recrutement et la formation des candidats para-commandos seront à nouveau confiés complètement au Régiment.

En conclusion, je souhaite rappeler aux para-commandos actuels une citation de Guynemer, héros légendaire: «Il y a une limite à toute chose et il faut toujours la dépasser».

Para-Commandos, ceci est entièrement d'application pour vous.

Pour exécuter avec succès n'importe quelle mission, il faut le vouloir mais, de surcroît, il vous faudra connaître, oser et gagner.

Vouloir entreprendre ce qui paraît impossible, connaître son job, oser l'exécuter au mieux et avoir l'indomptable volonté de gagner.

Je vous remercie de votre attention.





Door A. Vermeesch, MC en P. Buyse, en C. Waterkeyn

Par A. Vermeesch, MC et P. Buyse, et C. Waterkeyn

De gemodificeerde C-130H

In maart 2005 tekende Defensie een contract met de Franse firma "Thales Airborne Systems" om een nieuw zelfbeschermingsstelsel te installeren op de C-130H vliegtuigen. Het programma voorziet in de modernisering en uitbreiding van het bestaande stelsel tot een volledig geïntegreerd "Self Protection System" (SPS) met volgende subsystemen: nieuwe radar warning receiver (RWR), bestaand IR missile warning system (MWS), verbeterd advanced counter-measure dispensing system (ACMDS) en nieuwe situational awareness display (SAD). Sinds april 2007 wordt het prototype uitvoerig getest in vlucht. Onlangs keerde het prototype-vliegtuig terug naar de 15 Wing om een operationele testfase te ondergaan. Tegen april 2009 moet de volledige vloot van 11 C-130s uitgerust zijn met het nieuwe SPS dat aangepast is aan de huidige en toekomstige bedreiging. (zie ook Dakota News nummers 31 en 40).



Le C-130H modifié

En mars 2005, la Défense signa un contrat avec la société française "Thales Airborne Systems" dans le but d'équiper les appareils C-130H d'un nouveau système d'autoprotection. Le programme prévoit la modernisation et l'extension du système existant en un "Self Protection System" (SPS) totalement intégré aux sous-systèmes suivants: le nouveau radar warning receiver (RWR), l'IR missile warning system (MWS) existant, advanced counter-measure dispensing system (ACMDS) amélioré et un nouveau situational awareness display (SAD). Depuis le mois d'avril 2007, le prototype a été amplement testé en vol. Récemment, il est retourné au 15 Wing afin d'y subir une phase de tests opérationnels. Vers le mois d'avril 2009, la flotte complète des 11 C-130 doit être équipée du nouveau système SPS qui est adapté aux menaces actuelles et futures.

(voir aussi Dakota News numéros 31 et 40).

Oefening Herky 2008 in Benin

Gedurende een maand, van 9 april tot 12 mei, waren manschappen van de 15 Wing actief in het West-Afrikaanse land Benin, waar de oefening Herky 2008 werd georganiseerd. Ongeveer 70 militairen van de 15 Wing en 250 Belgische en Beninse para's namen deel. Voor de 15 Wing was het doel zoveel mogelijk C-130 bemanningen te trainen, te kwalificeren of te herkwalificeren in tactische operaties in een Afrikaanse omgeving. Bij dag en nacht werden stormlandingen uitgevoerd op korte pistes in lateriet en para's gedropt en bevoorrad op afgelegen plaatsen.

De oefening bestond uit twee periodes van twee weken, telkens met vier C-130s en vijf bemanningen. Van 12 tot 26 april was kolonel M. Philips bevelhebber van het detachement van de 15 Wing, leidde kapitein Jorissen de vliegoperaties en commandant Malvaux de technische ploeg. Van 26 april tot 10 mei was luitenant-kolonel Mollet detachementscommandant, terwijl de vliegoperaties geleid werden door kapitein J. Herman en de



L'Exercice Herky 2008 au Bénin

Durant tout un mois, du 9 avril au 12 mai, les hommes du 15 Wing furent actifs dans le pays d'Afrique d'Ouest, le Bénin, où était organisé l'exercice «Herky 2008».

Environ 70 militaires du 15 Wing ainsi que 250 para commandos belges et du Bénin y prirent part. Du point de vue du 15 Wing le but consistait à entraîner le plus possible d'équipages C-130, de les qualifier ou requalifier en opérations tactiques dans un environnement africain. Des atterrissages d'assaut étaient faits de jour et de nuit sur de courtes pistes en latérite et des paras étaient largués et ravitaillés en des endroits isolés.

L'exercice était composé de deux périodes de deux semaines, chacune affectant quatre C-130 et cinq équipages.

Pour la période du 12 au 26 avril, le colonel M. Philips était le commandant du detachement du 15 Wing, le capitaine Jorissen menait les opérations de vol et le commandant Malvaux menait l'équipe technique.

Pour la période du 26 avril au 10 mai le lieutenant-colonel Mollet commandant le detachement tandis que les opérations de vol étaient menées par le capitaine J. Herman et que le major Devriendt s'occupait avec son équipe à résoudre les problèmes techniques.

Chaque C-130 exécutait une ou deux missions par jour. Durant une période de sept jours un équipage fut envoyé de Cotonou vers Kinshasa pour faciliter la visite au Congo des ministres K. De Gucht, P. De Crem et C. Michel.

Pour le personnel du 15 Wing et pour les paras du 1 Bataillon de Diest, ce «Herky 08» fut un exercice très fructueux. Ce n'était pas la première fois qu'un exercice belge aussi important se tenait au Bénin. C'est pourquoi les habitants de ce beau petit pays connaissent si bien les appareils Hercules et qu'ils montrent



majoor Devriendt met zijn ploeg zorgde voor het oplossen van de technische problemen.

Elke C-130 vloog per dag één of twee opdrachten. Een bemanning werd voor een zevental dagen uit Cotonou naar Kinshasa gestuurd om het bezoek van de ministers K. De Gucht, P. De Crem en C. Michel aan Congo te vergemakkelijken.

Voor het personeel van de 15 Wing en voor de para's van het 1 Bataljon uit Diest was deze Herky 08 een zeer vruchtbare oefening. Het was niet de eerste keer dat in Benin een grote Belgische oefening gehouden werd. De inwoners van dit mooie kleine landje kennen de Hercules-vliegtuigen zeer goed en tonen veel sympathie en bewondering voor de bemanningen van het 20 Smaldeel!

Operatie EUFOR in Tsjaad

Op 19 februari 2008 bevestigde onze ministerraad zijn akkoord van 7 september 2007 om deel te nemen aan de militaire operatie van de EU (Eufor) in Tsjaad. Veertien Europese landen dragen bij tot de 3.700 man sterke Eufor-strijdmacht, waarvan Frankrijk met 2.700 man de hoofdmoot levert.

Sedert het begin van het geweld in Darfur in 2003 wordt het aantal doden op 300.000 en het aantal vluchtelingen op 2.000.000 geschat. Veel van deze vluchtelingen trokken naar buurland Tsjaad. In Tsjaad kwamen zij terecht in hetzelfde gebied als de ongeveer 175.000 ontheemde inwoners van Tsjaad. Momenteel verblijven 250.000 à 300.000 vluchtelingen uit Darfur in kampen in Oost-Tsjaad rond de stad Abéché. Er ontstaat spanning tussen de vluchtelingen en de ontheemden, terwijl de Janjaweed-milities nog aanvallen uitvoeren over de grens. Hierdoor dreigt het Sudanese rassenconflict over te slaan naar Tsjaad.

Eufor heeft als opdracht de vluchtelingen uit Darfur en de ontheemden te beschermen, het vrije verkeer van humanitaire hulp te verzekeren en aldus burgeroorlog of etnisch conflict in Tsjaad te vermijden. In februari 2007 werd de Eufor-vredesmissie tijdelijk opgeschort omdat Tsjadische rebellen, gesteund door Sudan, de hoofdstad N'Djamena aanvielen.

De Belgische militaire bijdrage bestaat naast inlichtingenvergaring uit de opbouw van twee tentenkampen (onderdak voor 150 personen) voor de Eufor-hoofdkwartieren in N'Djamena en Abéché. Deze kampen worden gebouwd en onderhouden door de Belgische "Field Accommodation Unit" (FAU) uit Bevekom.

Voor het overvliegen van het bouwmateriaal voor de twee tentenkampen huurde Defensie het op één na grootste transportvliegtuig ter wereld: een Antonov-124. Wegens technische problemen bleef het in Melsbroek staan en werd een Iljoesjin-76 ingezet. Dit vrachttoestel bracht tussen 11 en 14 maart het materiaal in vier retourvluchten over van Bevekom naar N'Djamena.

Op 13 maart bracht een Embraer uit de 15 Wing de eerste 19 militairen van de FAU naar N'Djamena. Op zondag 30 maart vertrokken 28 militairen van het 29 Bn Log, de 6 Gp Communicatie- en Informatiesystemen en de FAU aan boord van een Airbus A-310 naar Tsjaad. In de aanvangsfase zullen 130 militairen in Tsjaad verblijven, daarna zullen er gemiddeld 70 blijven voor de volledige duur van de opdracht.

Op 17 maart bereikte Eufor Tsjaad zijn operationele capaciteit en beschikt de vredesmacht over een VN-mandaat van één jaar.



tellement de sympathie de de l'admiration pour les équipages de la 20 Escadrille!

Opération EUFOR au Tchad

Le 19 février 2008, notre conseil des ministres a ratifié l'accord du 7 septembre 2007 qui prévoit une participation à l'opération militaire de l'UE (Eufor) au Tchad. Quatorze pays européens contribuent à Eufor, forte de 3700 hommes, dont la France qui, avec ses 2700 hommes, est le plus gros contributeur.

Depuis le début des violences au Darfour en 2003, on estime le nombre de morts à 300.000 et le nombre de réfugiés à plus de 2 millions. Beaucoup de ces réfugiés avaient fait route vers le pays voisin, le Tchad, où ils se retrouvaient dans la même région que les quelques 175.000 personnes tchadiennes déplacées.

Pour l'instant, on compte 250.000 à 300.000 réfugiés du Darfour dans les camps à l'est du Tchad, autour de la ville d'Abéché.

La tension est vive entre les réfugiés et les déplacés alors que les milices des Janjaweed font encore des incursions par-delà de la frontière. Ce fait risque de de provoquer une extension du conflit ethnique soudanais vers le Tchad.

L'Eufor a comme tâche de protéger les réfugiés de Darfour et les déplacés, d'assurer le libre



transport de l'aide humanitaire et d'éviter ainsi la guerre civile ou le conflit ethnique au Tchad. En février 2007, la mission de paix d'Eufor a été temporairement suspendue parce que les rebelles tchadiens, soutenu par le Soudan, attaquaient la capitale N'Djamena.

Outre le recueil d'information, la contribution militaire belge consiste en dehors du recueillement d'informations, à monter des deux campements pour 150 personnes pour les quartiers généraux de l'Eufor à N'Djamena et Abéché. Ces campements sont construits et entretenus par la «Field Accommodation Unit»



In totaal voerde de 15 Wing tussen 13 maart en 21 mei 17 vluchten uit naar Tsjaad met personeel, materiaal, voertuigen en munitie: 14 opdrachten C-130 Hercules, twee Embraer ERJ-145 en één Airbus A-310. C-130 bemanningen voerden in Tsjaad 27 rotatievluchten uit tussen N'Djamena en Abéché. Er werden ook twee depannagingvluchten uitgevoerd naar Ghardaïa (Algerije).

NAVO secretaris-generaal bezoekt de 15 Wing

Generaal A. Van Daele, Chef Defensie, en kolonel B. Flamang, bevelhebber van de 15 Wing, ontvingen op vrijdag 16 mei Jaap de Hoop Scheffer, de secretaris-generaal van de NAVO voor een bezoek aan de 15 Wing. De secretaris-generaal toonde interesse voor de capaciteiten van de wing en feliciteerde het personeel voor de expertise waarvan hij getuige mocht zijn.

Na een bezoek aan de onderhoudshangars ging de secretaris-generaal aan boord van een C-130 voor een demonstratie van een materiaaldrop boven de heide van Hechtel-Eksel. Bij zijn terugkeer werd hij te Melsbroek opgewacht door minister van Defensie P. De Crem voor een formele ontmoeting.



Bij zijn afscheid was de secretaris-generaal vol lof: "Het was een groot plezier, een privilege zelfs. Ik ben trots en tevreden dat ik het personeel kon ontmoeten dat getuigt van groot professionalisme".

De Airbus A-400M komt buiten, het laatste nieuws

In januari van dit jaar, werd de romp van de A-400M (MSN 001) voor het eerst buitengerold van de "final assembly line" in Sevilla. Terwijl men bij Marshall Aerospace in Engeland nog volop bezig is met het testen van de TP-400 motor op een speciaal daarvoor gemodificeerde C-130 Hercules, plaatst men in Sevilla reeds de eerste productiemotoren TP-400 op de romp van de MSN 001 die zal dienst doen als prototype en testvliegtuig. Deze turbopropeller motor is tweemaal zo sterk als de motor op de C-130H en heeft een schroef met acht schroefbladen gemaakt uit "composite material" en een diameter van 5,5 meter. De TP-400 motor (11.000 shp) heeft nu reeds meer dan 1.500 testuren gedraaid in de verschillende ontwikkelingsinstallaties.

Vooraleer toestel MSN 001 voor het eerst de lucht in gaat, zullen 4.000 vluchten uitgevoerd worden in de simulator door de testpiloten waaronder luitenant-kolonel Ir T. Flamant, commandant van de vlieggroep 15 Wing.

Op het toestel MSN 5000 dat in februari 2008 in Getafe (Spanje) werd voltooid, worden sedert februari de statische, laad- en vermoeidheidstesten uitgevoerd.

belge de Beauvechain.

La Défense avait a loué un Antonov-124, un des plus grands avions de transport au monde, pour le transport du matériel de construction de ces deux campements. Une panne technique ayant cloué l'appareil au sol à Melsbroek, on fit appel à un Iljousjin-76. Entre le 11 et le 14 mars cet avion a effectué quatre vols aller-retour Beauvechain-N'Djamena.

Le 13 mars, un Embraer du 15 Wing emmenait les 19 premiers militaires du FAU à N'Djamena. Le dimanche 30 mars, 28 militaires du 29 Bn Log, du 6 Gp Systèmes de Communications et d'Information et du FAU sont partis à bord d'un Airbus A-310 à destination du Tchad. Pendant la première phase, 130 militaires résideront au Tchad, puis une moyenne de 70 militaires restera pendant la durée complète de la mission.

Le 17 mars, l'Eufor au Tchad a atteint sa capacité opérationnelle et la force de paix dispose d'un mandat des NU pour une durée d'un an.

Entre le 13 mars et le 21 mai, le 15 Wing a exécuté en tout 17 vols vers le Tchad, transportant du personnel, du matériel, des véhicules et des munitions: 14 vols C-130 Hercules, deux vols Embraer ERJ-145 et un vol Airbus A-310.

Au Tchad, les équipages C-130 ont effectué 27 rotations entre N'Djamena et Abéché. En plus, ils ont fait deux vols de dépannage vers Ghardaïa (Algérie).

Le secrétaire général de l'OTAN visite le 15 Wing

Le vendredi 16 mai le général A. Van Daele, Chef de la Défense, et le colonel B. Flamang, commandant du 15 Wing, recevaient au wing la visite du secrétaire-général de l'OTAN, Jaap de Hoop Scheffer. Le secrétaire-général montrait un grand intérêt pour les capacités du Wing et il félicitait le personnel pour l'expertise dont il fut témoin.

Après la visite aux hangars d'entretien, le secrétaire-général montait à bord d'un C-130 pour assister à une démonstration de largage de matériel au-dessus des landes de Hechtel-Eksel. A son retour à Melsbroek il fut attendu pour une rencontre officielle avec le ministre de la Défense, P. De Crem.

A son départ, le secrétaire-général était plein d'éloges: «Ce fut un grand plaisir, un privilège même. Je suis fier et content que je pus rencontrer le personnel qui témoigne d'un grand professionnalisme».

L'Airbus A-400M se montre, les dernières nouvelles

En janvier, à Séville, le fuselage de l'A-400M (MSN 001) a quitté pour la première fois la «final assembly line» et est sorti au grand air.

Tandis qu'en Angleterre, chez Marshall Aerospace, on s'active pleinement autour des essais du moteur TP-400 monté sur un C-130 Hercules spécialement modifié pour ces tests, à Séville, on s'occupe de l'installation des premiers moteurs de production TP-400 sous les ailes du MSN 001. Cet appareil servira comme prototype et avion d'essai. Ce moteur turbopropulsé (11.000 shp) possède deux fois la puissance d'un moteur du C-130H et a une hélice d'un diamètre de 5,50 m à huit pales fabriquées en matériau composite. Le moteur TP-400 a déjà tourné plus que 1500 heures sur banc d'essai.

Avant que le premier appareil MSN 001 ne prenne l'air pour la première fois, les pilotes d'essai, dont le commandant du groupe de vol 15 Wing le lieutenant-colonel Ir T. Flamant, auront déjà presté 4000 heures de vol sur simulateur.

Depuis février, l'avion NSM 5000, construit à Getafe (Espagne), subit des tests statiques, dynamiques et de fatigue.



Er worden vijf ontwikkelings- en testvliegtuigen gebouwd, twee zullen Sevilla als thuisbasis hebben en drie Toulouse. Het volledige testprogramma zal doorgaan lang nadat de eerste A-400M gevlogen heeft, maar moet beëindigd zijn in juni 2010. De eerste vlucht van de MSN 001 is gepland voor deze zomer, en hopelijk komt het eerste van de zeven Belgische toestellen in de

Onze leden schrijven ons

Claude Paris, secretaris van "L'Union nationale des combattants, 18de sektie, Paris:

"Beste Belgische vrienden,

Als politieman op rust ontving ik "La revue de l'association internationale de la police, section provinciale de Liège" no 176 de mars 2008". Ik las daarin een artikel over het bezoek aan het Documentatiecentrum van de 15 Wing Dakota. Ik moest ver terugdenken in de tijd, aan mijn militaire dienstplicht bij het 1 Regiment de Chasseurs Parachutistes in Algerije. Toen, ik denk in 1952, werd ik gedropt boven de grens tussen Algerije en Tunesië uit een Belgische militaire Dakota met de Sioux op de neus geschilderd. We waren vertrokken uit Philleville (helaas nu Skida) met bestemming Tebessa. Het is mij een genoegen twee foto's aan jullie te sturen van deze Dakotas (K-23 en K-15). Indien meer informatie gewenst is ben ik ter uwer beschikking. Ik bewaar een uitstekende herinnering aan uw mooi land, ik heb er bijna alle militaire wandeltochten meegemaakt: Marche du Souvenir, 101 Airborne, Gosselies, Bastogne, enz. ...

Met gemeente vriendschap van een oude Parijzenaar, verliefd op uw zo sympathiek land, Claude Parisien."

Drie antwoorden op onze oproep in Dakota News

nr 42 (blz 4 en 27)

We mochten verschillende reacties ontvangen op onze oproep naar de oorsprong van het prachtige boek in kaligrafie uit 1962 over de geschiedenis van de Belgische Luchtmacht.

We ontvingen informatie van de heer A. Devillers, generaal b.d. M. Mandl en van de Zusters der Christelijke Scholen in Vorselaar, waarvoor onze hartelijke dank.

Deze Zusters stuurden ons volgende uitgebreide informatie:

"Tijdens de zomervakantie 1962 werkten Zusters Marie-Antoinette en Imelda-Maria aan een boek voor de Belgische Luchtmacht, dat Koningin Fabiola zou aangeboden worden. Het werk gebeurde op aanvraag van commandant Soumoy van de Technische school van Saffraanberg. Op de foto genomen in onze spreekkamer, bij de aflevering van het boek, komen voor kolonel De Man, bevelhebber van het Commando Opleiding en Training, en commandant Monfort die het werk leidde. Deze foto werd samen met het boek aan de koningin overhandigd. De tekst in het boek, opgesteld door de Luchtmacht, was afwisselend in het Frans en het Nederlands. Het voorwoord was in het Spaans, en voorafgegaan van een blauw blad met het wapen van de koningin. De Luchtmacht liet het geheel inbinden in een met goud versierd blauw lederen omslag. De zusters kregen als beloning voor hun werk een grote ingelijste luchtfoto van het gebouwencomplex van het Kardinaal van Roey-Instituut. Later, op aanvraag van Zuster Wilfrieda, lerares aardrijkskunde, werden luchtfoto's van gans België aan de school overgemaakt voor gebruik in de aardrijkskundelessen. Deze 35 luchtfoto's vormen een enig materiaal voor ons instituut".



Il est prévu de construire cinq appareils pour effectuer les mises au point et les essais. Deux seront basés à Séville et les trois autres seront stationnés à Toulouse. Le programme complet de tests sera poursuivi durant longtemps encore, une fois le premier A-400M en vol. Tout le programme doit être terminé en juin 2010. Le premier vol du MSN 001 est prévu pour cet été et on espère que le premier des sept avions destinés au 15 Wing arrivera en 2018.

Nos membres nous écrivent

Claude Paris, secrétaire de l'Union Nationale des Combattants, 18^{ième} section, Paris

«Chers amis belges,

En tant qu'agent de police retraité, j'ai reçu le numéro 176 de mars 2008 «La Revue de l'Association Internationale de la Police» de la section provinciale de Liège. Dans cette revue je lisais un article concernant leur visite au «Centre de Documentation du 15 Wing Dakota». Il me fallut retourner loin dans le temps pour me remémorer mon service militaire dans le 1 Régiment des Chasseurs-parachutistes en Algérie. Dans ces temps-là, je crois en 1952, j'ai été parachuté au dessus de la frontière entre l'Algérie et la Tunisie, d'un Dakota militaire belge portant sur le nez la peinture d'un Sioux. Nous étions partis de Philleville (maintenant hélas



Skida) en destination de Tebessa.

J'ai le plaisir de vous faire parvenir deux photos de ces Dakotas (le K-23 et le K-15). Si vous le désirez, je reste à votre disposition afin de vous remettre de plus amples informations.

Je garde un très beau souvenir de votre beau pays. J'y ai participé à presque toutes les promenades militaires: la marche du souvenir; le 101 Airborne; Gosselies, Bastogne, etc.

Avec ma sincère amitié d'un vieux parisien, amoureux de votre pays sympathique. Claude Parisien.»

Appel lancé dans le numéro 42 de Dakota News (pag. 4 et 27)

Nous avons reçu différentes réactions suite à notre appel concernant l'origine du manuscrit en calligraphie datant de 1962, relatant l'histoire de la Force Aérienne Belge.

Nous avons obtenu des informations de la part de monsieur A. Devillers, du général e.r. M. Mandl et des Sœurs des Ecoles Chrésiennes de Vorselaar, ce dont nous leurs sommes très reconnaissants.

Ces religieuses nous ont envoyé de plus amples informations dont nous vous donnons le récit ci-après:

«Durant les vacances d'été de 1962, et suite à la demande du Commandant Soumoy de l'Ecole Technique de Saffraanberg, les Sœurs Marie-Antoinette et Imelda-Maria préparaient un livre concernant la Force Aérienne Belge et qui serait remis à la Reine Fabiola.

Sur la photo prise dans notre parloir à l'occasion de la remise de l'œuvre, on distingue le colonel Deman, commandant en chef du Commandement Formation et Entraînement, ainsi que le commandant Monfort qui avait la supervision de l'ouvrage. Cette photo fut remise à la Reine en même temps avec le livre. Le texte de ce livre, avait été rédigé par l'état-major de la Force Aérienne, était alternativement établi en français et en néerlandais. La préface était en espagnol et précédée d'une page de couleur bleue, portant les armoiries de la reine. La Force Aérienne fit relier l'ensemble en cuir bleu avec dorures.

En récompense de leur beau travail, les sœurs reçurent une belle photo aérienne encadrée et représentant le complexe des bâtiments de l'Institut Cardinal Van Roey. Plus tard, à la demande de Sœur Wilfrieda, professeur en géographie, l'école reçut encore des photos aériennes de toute la Belgique, servant aux cours de géographie. Il s'agit de 35 photos qui représentent un matériel unique pour notre institut.»



Ooproep tot personeel 15 Wing Appel au personnel du 15 Wing



Tentoonstelling "60 jaar 15 Wing" Exposition "60 ans 15 Wing"

Het DAKOTA Documentatiecentrum van de 15 Wing zoekt foto's en andere souvenirs van opdrachten, oefeningen en operaties in de periode 2000 – 2008

Le Centre de Documentation du 15 Wing cherche des photo's et autres souvenirs des missions, exercices et opérations de la période 2000 – 2008

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

Vrijdag 24 oktober BREUGELFEEST – FÊTE BREUGHELIENNE vendredi 24 octobre

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