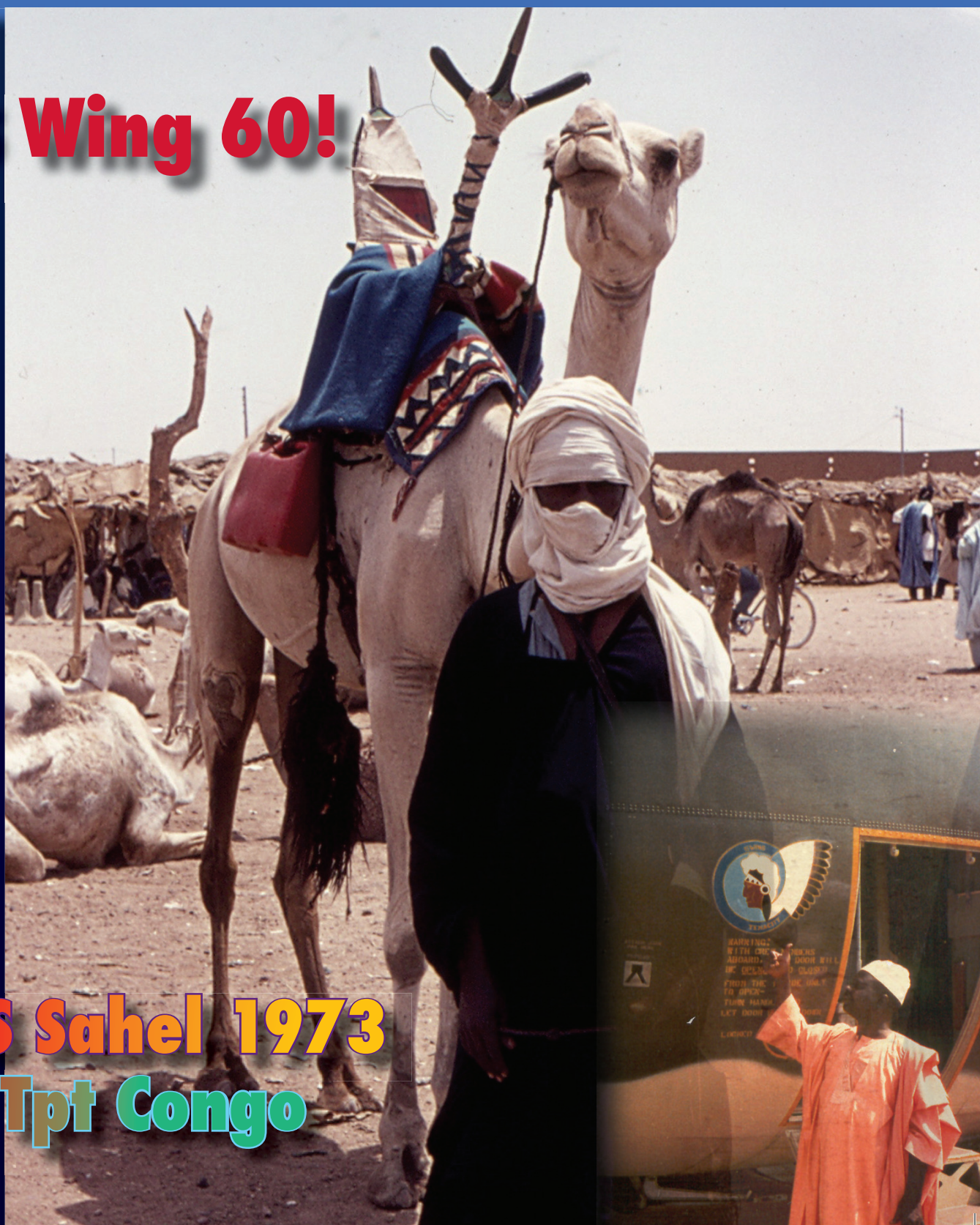




NEWS

N° 45 - December 2008
Décembre 2008

15 Wing 60!



SOS Sahel 1973
Flt Tpt Congo

Inhoud



Sommaire

Blz 3 : Editoriaal

Blz 4 : Dakota flash

Blz 7 : SOS Sahel 1973

Blz 15 : Flt Tpt Kongo

Blz 21 : De eerste bevelhebber van de 15 Wing : Jean de Callataÿ

Blz 24 : 15 Wing vandaag

Blz 27 : Lezersbrieven



P 3 : Editorial

P 4 : Dakota flash

P 7 : SOS Sahel 1973

P 15 : Flt Tpt Congo

P 21 : Le premier commandant du 15 Wing : Jean de Callataÿ

P 24 : 15 Wing aujourd'hui

P 27 : Lettres

Periodiek tijdschrift, uitgegeven door de VZW DAKOTA, 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, 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

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

Website : www.dakota15wing.be

Webmaster : J.P. Van Doorselaer

Revue périodique, éditée par l'ASBL DAKOTA, 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, 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

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

Website : www.dakota15wing.be

Webmaster : J.P. Van Doorselaer



Begin september van dit jaar overleed erekolonel vlieger T. Migliavacca. Hij bracht een groot deel van zijn loopbaan door in de 15 Wing. Hij was achtereenvolgens bevelhebber van de "Flight transport Congo" in Kamina met DC-3 (1958 - 1960), van het 40 Smaldeel C-119 (april 1962 - september 1964) en van de Vlieggroep (maart 1967 - juli 1972). Onze redacteur maakte in mei een afspraak om een interview voor DAKOTA News met hem te hebben. Door zijn overlijden is het er helaas niet van gekomen. In plaats daarvan publiceren wij in de rubriek "Kleine geschiedenis" een artikel over de "Flight Transport Congo" dat hij zelf schreef in 1958 en publiceerde in het tijdschrift van de basis Kamina "Revue BAKA" van december 1959.

In het artikel "SOS Sahel 1973" in de rubriek "Geschiedenis" beschrijft onze redacteur de eerste grote humanitaire operatie met de Belgische C-130 Hercules en geeft hij een bondig relaas van zijn persoonlijke belevenissen in Niger. Deze humanitaire operatie was van mei tot september 1973 een leerrijke ervaring voor de bemanningen van het 20 Smaldeel en het personeel van het Smaldeel Maintenance C-130. Zij werkten met nieuwe vliegtuigen in een nieuw Afrikaans milieu, waar de hitte kon oplopen tot tegen de 50 graden Celsius! Deze grote Belgische inzet voor de bevolking uit de landen van de Sahel werd in de ganse wereld zeer gewaardeerd.

We ronden onze reeks in het kader van "60 jaar 15 Wing" af met een artikel over luitenant-kolonel Jean de Callatay. Wij ontdekten dat hij de eerste bevelhebber van de 15 Wing was en niet majoor Pierre Arend zoals tot op heden algemeen bekend was.

In de rubriek "Dakota Flash" geven wij u zoals steeds enkele interessante gebeurtenissen in onze vereniging gedurende de voorbije drie maanden, terwijl in de rubriek "15 Wing vandaag" enkele markante feiten vermeld worden zoals het bereiken van 200.000 vliegguren C-130 en de levering van de C-130 CH-14 door Sabena Technics aan de 15 Wing.

De financiële steun van onze leden is noodzakelijk voor het voortbestaan van het DAKOTA documentatiecentrum. Om deze reden, en om zeker te zijn dat u onze DAKOTA News zonder onderbreking ontvangt, verzoeken we u uw bijdrage voor 2009 zonder verwijl te willen storten. Alle informatie vindt u in dit nummer.

Tenslotte wensen wij u en uw familie namens het ganse DAKOTA team een gelukkig en voorspoedig nieuwjaar en "many happy landings" aan de bemanningen van de 15 Wing..

René Hoeben
Voorzitter

Début septembre 2008 décédait le colonel honoraire aviateur T. Migliavacca. Il avait passé une grande partie de sa carrière au 15 Wing. Il avait été successivement commandant du «Flight Transport Congo» DC-3 à Kamina (1958 – 1960), de la 40 Escadrille C-119 (avril 1962 – septembre 1964) et du Groupe de Vol (mars 1967 – juillet 1972). En mai dernier, notre rédacteur avait convenu d'un rendez-vous avec lui pour une interview pour DAKOTA News. Ce décès a malheureusement mis fin à ce projet. En compensation nous publions dans la rubrique «Petite histoire» un article sur le «Flight Transport Congo» qu'il avait écrit en 1958 et publié dans la revue de la base de Kamina «Revue BAKA» en décembre 1959.

Dans l'article «SOS Sahel 1973» de la rubrique «Histoire» notre rédacteur décrit la première grande opération humanitaire en C-130 Hercules et nous relate succinctement ses expériences personnelles au Niger. Cette opération humanitaire de mai à septembre 1973 fut une expérience instructive pour les équipages de la 20 Escadrille et le personnel de l'Escadrille Maintenance C-130. Ils furent amenés à travailler avec de nouveaux avions dans un nouvel environnement africain, sous une chaleur pouvant atteindre les 50 degrés Celsius! Cet important effort de mobilisation belge pour les populations des pays du Sahel a été fortement apprécié dans le monde entier.

Nous clôturons notre série dans le cadre de «60 ans du 15 Wing» avec un article dédié au lieutenant-colonel Jean de Callatay. Nous avons découvert qu'il était le premier commandant de 15 Wing, et non le major Pierre Arend ce qui semblait de notoriété publique jusqu'à ce jour.

Dans la rubrique «Dakota Flash» nous relatons comme toujours certains événements intéressants intervenus dans notre association durant les trois derniers mois. Dans la rubrique «15 Wing aujourd'hui», nous publions certains faits marquants tels que les 200.000 heures de vol en C-130 et la livraison du C-130 CH-14 par Sabena Technics au 15 Wing.

Le soutien financier de nos membres est nécessaire à la continuité du centre de documentation DAKOTA. C'est pourquoi, et afin de recevoir le DAKOTA News sans interruption, nous vous invitons à vous acquitter sans délai de votre cotisation 2009. Vous trouverez toutes les informations nécessaires dans cette édition.

Pour terminer, au nom de toute l'équipe DAKOTA, nous vous souhaitons ainsi qu'à vos familles une bonne et heureuse année et «many happy landings» aux équipages du 15 Wing.

René Houben
Président



DAKOTA Flash

Door Jos Ackermans en Axel Vermeesch

Activiteiten in ons DAKOTA Documentatiecentrum

Sinds onze laatste DAKOTA News ontvingen wij, naast onze "traditionele klanten", een tiental groepen, met ongeveer 300 bezoekers.

Enkele specifieke activiteiten worden hieronder behandeld.

Jaarlijks ledenfeest

Op vrijdagavond 24 oktober konden 164 leden en sympathisanten eens te meer genieten van ons traditioneel en lekker Breugelfestijn.

Wij danken de 15 Wing voor de steun en vooral het messpersoneel dat alweer het beste van zichzelf gaf.

Dank ook aan onze sponsors Paris XL Mechelen, ETAM, AEG (voor de "tombola") de familie Everaert (voor de prachtige azalea's) en ons nieuw lid, Johan Vanwynsberghe - "Jantje Vanille" - uit Waregem die de deelnemers vergastte op een smakelijk ijsje als dessert.

De afwezigen hadden ongelijk!



Activités dans notre Centre de Documentation DAKOTA

Depuis notre dernier DAKOTA News nous avons reçu, en plus de nos "clients traditionnels", une douzaine de groupes, avec environ 300 visiteurs.

Certaines activités sont abordées ci-après.

Fête annuelle des membres

Vendredi soir, 24 Octobre, 164 membres et sympathisants pouvaient une fois de plus savourer notre traditionnel et délicieux festin Bruegélien.

Nous remercions le 15^e Wing pour son soutien et surtout le personnel du mess qui s'est de nouveau montré de son meilleur côté. Merci également à nos commanditaires Paris XL Malines, ETAM, AEG (pour la «tombola»), la famille Everaert (pour les beaux azalées) et notre nouveau membre, Johan Vanwynsberghe - «Jantje Vanille» - de Waregem qui a servi une savoureuse crème glacée comme dessert

au participants.

Les absents ont eu tort !

Jaarlijkse vergadering van de luchtvaartmuseum

Op maandag 24 november vertegenwoordigden onze archivaris J. Nijs en onze redacteur A. Vermeesch het Dakota documentatiecentrum op deze jaarlijkse vergadering. Dit jaar was het Politiemuseum in Etterbeek de gastheer. Dit unieke museum is gratis toegankelijk van maandag tot vrijdag tussen 9 en 17 uur.



Réunion annuelle des musées de l'aviation

Lundi, 24 Novembre notre archiviste J. Nijs et notre éditeur A. Vermeesch ont représenté le Centre de documentation Dakota à cette réunion annuelle. Cette année, le Musée de la police à Etterbeek était l'hôte. Ce musée unique est accessible gratuitement du lundi au vendredi, entre 9 et 17 heures.

Ommegang

Diezelfde dag brachten een 40-tal veteranen en compagnons van de "Ommegang", ter gelegenheid van hun jaarlijkse ontmoetingsdag, een bezoek aan ons centrum. (In november 1964 vertrokken zij uit Kamina om Stanleystad te ontzetten).

Ommegang

Le même jour, une quarantaine de vétérans et de compagnons de «l'Ommegang», ont rendu visite à notre Centre à l'occasion de leur réunion annuelle. (En Novembre 1964 ils sont partis de Kamina pour délivrer Stanleyville).



Ze apprecieerden onze tentoonstelling maar bovenal de stand die de Para's ingericht hebben in het kader van de 60^e verjaardag van de 15 Wing.

Meer info over deze organisatie en dit bezoek op onderstaande website:

http://www.compagnons-ommegang.com/activiteiten_nl.html

Herdenkingsplechtigheid "Old Timers 15 Wing"

Op zaterdag 29 november vond traditioneel de jaarlijkse «Old Timers» herdenkingsplechtigheid plaats met een misviering ter nagedachtenis van de overleden collega's van de 15 Wing. Na deze viering legde onze voorzitter in naam van DAKOTA, samen met vertegenwoordigers van de Wing, de Old Timers en de Erekorporaals, een bloemstuk neer aan het herdenkingsmonument. Na deze hulde verzamelden de oudgedienden zich in een "Hof ter Welde" in Nossegem voor een gezellig en smakelijk diner. Daar verkocht Jos nog een aantal "Historiek van de 15 Wing", die de auteur, Piet Claes, vlijtig tekende.

Sint-Niklaas

Woensdagavond 3 december, sloot een vermoeide brave Sint met zijn gevolg een welgevulde dag af in ons Centrum. 's Morgens had hij de diensten van de basis bezocht, 's namiddags het feest voor de kinderen van de 15 Wing geleid, om nadien de patiënten van de MS Kliniek te gaan verwennen. Zoals vorige jaren steunde DAKOTA dit evenement, en wij hebben hem natuurlijk bovendien de inhoud van ons "missienegertje" geschonken.



Saint-Nicolas

Mercredi soir, 3 Décembre, un Saint Nicolas fatigué et sa suite ont clôturé une journée très bien remplie dans notre Centre. Le matin, ils avaient visité les services de la base. L'après-midi, il présidait la fête pour les enfants du 15 Wing, pour ensuite aller faire le bonheur des patients de la clinique MS. Comme les années précédentes DAKOTA a soutenu cet événement et, bien sûr, nous lui avons remis en plus le contenu de notre "petit nègre"



Jacques Brel

In 1978 stierf Jacques Brel. De Franse uitgeverij "Editions Textuel" gaf bij deze gelegenheid een fotoboek uit over het leven van deze grote artiest: "Jacques Brel, l'éternel adolescent" door Serge Le Vaillant. Als dank voor de informatie en de documenten die door de VZW Dakota werden verstrekt betreffende de militaire dienstplicht van Brel in de 15 Wing in 1948 stuurde de uitgever ons een exemplaar van het fotoboek op. Dit boek is ter inzage in onze bibliotheek.

Jacques Brel

Jacques Brel est décédé en 1978. A cette occasion, la maison d'édition française «Editions Textuel» a publié un livre sur la vie de ce grand artiste: «Jacques Brel, l'éternel adolescent» par Serge Le Vaillant. Pour remercier l'ASBL Dakota pour les informations et les documents fournis concernant le service militaire de Brel au 15 Wing en 1948, l'éditeur nous a envoyé une copie de ce livre. Ce livre peut être consulté dans notre bibliothèque.

Décès de André Vanden Borre

Nous avons appris le décès de notre bon ami André



Overlijden van André Vanden Borre

Wij vernamen het spijtige overlijden van onze goede vriend André Vandenborre, wiens afscheidsplechtigheid in strikte intimiteit plaats greep op 28 november in het



crematorium te Ukkel. André was een gewaardeerde medewerker van onze ploeg "Restore Boxcar" sinds 1996. Op 23 maart 1997 benoemde onze stichter, Kol. VI o.r. "Jo" Huybens hem tot erelid van onze vereniging. Vermits gezondheidsproblemen hem de laatste tijd niet meer toelieten zich nog actief in te zetten voor het in stand houden van ons vliegtuigpatrimonium, diende hij tijdens de algemene vergadering van 7 april 2008 zijn ontslag in als effectief lid van "onze DAKOTA". Bedankt, André voor uw jarenlange inzet en kameraadschap.

Vandenborre, dont la cérémonie d'adieu a eu lieu dans la plus stricte intimité ce 28 Novembre au crématoire d'Uccle. André était un collaborateur estimé de notre équipe «Restore Boxcar» depuis 1996. Le 23 Mars 1997, notre fondateur, le colonel. Avi e.r. «Jo» Huybens, le nomma membre honoraire de notre association. Puisque son état de santé ne lui permettait plus de s'occuper activement de la maintenance de notre patrimoine, il a donné sa démission comme membre effectif de notre DAKOTA à l'assemblée générale du 7 avril 2008. Merci, André pour vos années de dévouement et de camaraderie.

Overlijden "Eddy" Laden

We vernamen eveneens het overlijden, op 04 december, van Kol VI o.r. Eduard Laden. Deze trouwe vriend, lid van de 99e Promotie, RAFA, Fonavibel, VTB en andere vaderlandslievende organisaties, was ook één van de eerste leden van DAKOTA. Bedankt, Eddy voor uw morele steun.



Décès de «Eddy» Laden

Nous avons également appris, ce 04 Décembre, le décès du colonel Avi e.r. Eduard Laden. Ce fidèle ami, un membre de la 99e promotion, RAFA, Fonavibel, VTB et d'autres organismes patriotique, a également été l'un des premiers membres du Dakota. Merci, Eddy pour votre soutien moral.

De VZW Dakota dankt:

Monique Beaulieu, die ons verschillende voorwerpen en documenten B-727 schonk als herinnering aan haar overleden echtgenoot Cdt VI Daniël Vannueten.

Gilbert Van Keirsbilck, voor het schenken van "MACH 1 Encyclopédie de l'aviation", een uitgave van Editions ATLAS Brussel/Parijs 1981.

Defensie (PMT HQ NATO), die ons drie exemplaren toestuurd van het werkje dat historicus Olt S. Soupart schreef ter gelegenheid van de tentoonstelling "Het vliegveld van Haren-Evere, metamorfosen van een Belgisch Luchtvaartmonument" die plaats vond in het Koninklijk Legermuseum van 25 september tot 26 oktober 2008.

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

Monique Beaulieu, qui nous a fait don de divers objets et documents B-727 à la mémoire de son défunt mari, Cdt Avi Daniel Vannueten.

Gilbert Van Keirsbilck pour le don de «MACH 1 Encyclopédie de l'aviation», publié par les Editions ATLAS Bruxelles / Paris 1981.

Défense (PMT QG de l'OTAN), qui nous a envoyé trois exemplaires de l'œuvre que l'historien Sit. S. Soupart a écrit à l'occasion de l'exposition «L'aéroport de Haren-Evere, métamorphoses d'un monument de l'aviation belge» qui a eu lieu au Musée royal de l'Armée du 25 Septembre au 26 Octobre 2008.

Ledenbijdrage voor 2009

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

Wij verzoeken u dan ook uw bijdrage van **15 Euro** voor 2009 te willen overmaken op ons rekeningnummer **438-1064121-48**.

Wij danken u bij voorbaat.

Cotisation pour 2009

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

En vous remerciant d'avance nous vous prions de bien vouloir verser **15 Euro** comme cotisation pour 2009 sur notre compte

438-1064121-48.



SOS Sahel 1973

De eerste grote humanitaire inzet van de Belgische C-130

door Axel Vermeesch

La première grande opération humanitaire des C-130 belges

par Axel Vermeesch
Traduction: Christophe Waterkeyn

Het drama: hongersnood

In mei 1973 dringt het eindelijk tot de wereld door dat grote delen van Afrika getroffen zijn door een uitzonderlijk lange droogte. Sinds 1965 was er al te weinig regen gevallen en sinds 1969 heeft het in de landen van de Sahel helemaal niet meer geregend. Er voltrekt zich een afschuwelijke ramp: de oogsten mislukken, het vee sterft van honger en dorst. In de steppen en savannen tussen de regenwouden in het zuiden en de woestijn in het noorden, worden naar schatting tot acht miljoen mensen door hongerdood bedreigd.

Humanitaire hulpverlening

Pas in maart 1973 vragen de regeringen van de getroffen Sahellanden om hulp. In België wordt het eerste artikel over de ramp gepubliceerd door Colette Braeckman in het dagblad «Le Soir». De Nederlandse FAO¹ directeur-generaal A. Boerma stelt dat er 320.000 ton graan nodig is om zes miljoen mensen te redden en dat een luchtbrug noodzakelijk zal zijn om voedsel, veevoeder, medicijnen en zaaigoed aan te voeren; hij kondigt een groot hulpprogramma aan. Ook de EEG² start een grootscheepse hulpactie gecoördineerd door het EOF³. Het FAO en de EU stellen respectievelijk 50 en 3 miljard BF ter beschikking. De door de donorlanden verstrekte voedselhulp stokt vaak in de havens op de westkust van Afrika en andere grote aanvoerpunten in de Sahellanden. De hongerijsende landen kunnen zelf onmogelijk instaan voor het voedseltransport naar hun binnenland. Het FAO vraagt 50 transportvliegtuigen aan de internationale gemeenschap, die er in slaagt 30 ter beschikking te stellen. De VSA sturen drie C-130s naar Mali; Duitsland een Transall C-160 naar Mali, Niger en Opper-Volta; Frankrijk stuurt verschillende Transall C-160 toestellen naar zes landen in de Sahel en heeft nog enkele Nord-Atlas toestellen gestationeerd in Mali en Tsjaad; Canada stelt twee burger C-130 en drie militaire C-130 toestellen tewerk in Niger; Engeland een C-130 in Senegal; en Nederland een F-27 Friendship in Senegal. De Belgische regering Leburton beslist tot een grote inzet van de nieuwe C-130 Hercules toestellen van de Luchtmacht. Zij zullen ingezet worden in Niger, Mali, Opper-Volta en

Le drame: la famine

En mai 1973, le monde entier se rend finalement compte que de grandes régions d'Afrique sont touchées par une sécheresse exceptionnellement longue. Depuis 1965, il était déjà tombé trop peu de pluies et depuis 1969, il n'avait plus plu du tout. Une catastrophe effroyable va avoir lieu: les récoltes ont mal tourné, le bétail meurt de faim et de soif. Dans les steppes et les savanes, entre forêts tropicales au sud et désert au nord, on estime à environ huit millions, les personnes menacées de famine.

L'aide humanitaire

Ce n'est qu'en mars 1973 que les gouvernements des pays du Sahel concernés demandent de l'aide. En Belgique, le premier article qui traite de la catastrophe est publié par Colette Braeckman dans le quotidien «Le Soir». Le directeur-général néerlandais de la FAO¹, A. Boerma, estime que 320.000 tonnes de céréales sont nécessaires pour sauver six millions de personnes et qu'un pont aérien est indispensable pour transporter la nourriture, les aliments pour bétail, les médicaments et les semences; il annonce un grand programme d'aide humanitaire. La CEE² entame également une action d'entraide considérable coordonnée par le FED³. La FAO et l'CEE mettent respectivement 50 et 3 milliard de BF à disposition. L'aide alimentaire fournie par les pays donateurs est souvent coincée dans les ports de la côte ouest de l'Afrique et autres points de ravitaillement des pays du Sahel. Les pays affamés sont même dans l'impossibilité de se charger du transport de la nourriture vers leurs régions reculées. La FAO demande à la communauté internationale 50 avions de transport, elle réussit à en mettre 30 à disposition. La France envoie différents appareils Transall C-160 en direction de six pays du Sahel; les USA trois C-130 au Mali; l'Allemagne un Transall C-160 au Mali, Niger et Haute-Volta; le Canada met à disposition deux appareils C-130 civils et trois C-130 militaires au Niger; l'Angleterre un C-130 au Sénégal; et les Pays-Bas un F-27 Friendship au Sénégal.

Le gouvernement belge Leburton décide d'utiliser



Tsjaad. Mevrouw Pétry, staatssecretaris voor Ontwikkelingssamenwerking coördineert de Belgische hulpacties op regeeringsniveau. De financiële inspanning die hiermee gepaard gaat zal gedragen worden door de begrotingen van Ontwikkelingssamenwerking en Landsverdediging.

Eerste Belgische C-130H naar de Sahel

In de 15 Wing te Melsbroek is de nieuwe Hercules CH-12 pas op 16 mei aangekomen uit de VSA, de twaalfde en laatste van de nieuwe toestellen, die de ruggegraat zullen zijn van het Belgische militaire luchttransport voor de komende 40 jaar. Nog niet alle bemanningsleden van het 20 Smaldeel hebben hun conversie en volledige training op C-130 voltooid. Nu staan de verwachtingen hoog: humanitaire operaties in Afrika! Het is een ware uitdaging voor de bemanningen en de technici, iedereen kijkt vol verwachting uit om de kwaliteit en capaciteit van de nieuwe toestellen te leren kennen en ten dienste te stellen van de hongerende bevolking in de Sahellanden.

De operatie gaat echter voorzichtig van start: één vliegtuig zal in de Sahel opereren van 22 mei tot 28 mei. Maj R. Hoeben, vlieginstructeur op C-130 en commandant van de TCU⁴, is de boordcommandant. Zijn bemanning bestaat verder nog uit Kapt D. Vannueten, Adjt Chef A. D'Hane die dienst doet als "system operator"⁵, Adjt Chef G. Goorts, Adjt Van den Abeele en 1ste Sgt Maj Onsia. Hun oordeel en ervaring bij terugkomst zullen belangrijk zijn voor het verdere verloop van de operaties.

Het Bewegingsorder nr 10/73 van 17 mei 1973, opgesteld door de commandant van de vlieggroep Lt Kol J. Reyniers, vermeldt als opdracht: vervoer van 18 ton voedsel en geneesmiddelen van Brussel naar Niamey; het vliegtuig en zijn bemanning ter beschikking stellen van het EOF en van 23 tot en met 27 mei de opdrachten uitvoeren die door de heer A. Kratz, afgevaardigde van het EOF, worden aangevraagd.

Op 22 mei vertrekt het vliegtuig met 18 ton melkpoeder naar Niamey, hoofdstad van Niger. Na een bevoorradingsstop in Tunis landt de CH-08 in Tahoua in het zuiden van Niger om er 18 Belgische militairen af te zetten die zullen helpen bij de verdeling van het voedsel in de streek. De zanderige landingsbaan in Tahoua is 2000 meter lang en geschikt voor onze C-130. In Niamey neemt majoor R. Hoeben contact op met het team van het EOF onder leiding van de Duitser Kratz. Hij wordt ook in contact gebracht met de vertegenwoordigers van de OPVN⁶, de dienst belast met de verdeling van voedsel en hulpmaterieel in Niger. Er wordt

massivement l'armée avec avions et camions. Ils seront déployés au Niger, Mali, Haute-Volta et Tchad. Madame Pétry, secrétaire d'Etat à la Coopération au Développement coordonne les actions humanitaires au niveau gouvernemental. L'effort financier rassemblé ici sera supporté par les budgets des ministères de la Coopération au Développement et de la Défense Nationale.

Première mission d'un C-130H belge au Sahel

Au 15 Wing à Melsbroek, le nouveau Hercules CH-12 vient juste d'arriver des USA, le douzième et le dernier des nouveaux appareils qui constitueront l'épine dorsale du transport aérien militaire belge pour les 40 années à venir. Tous les membres d'équipage de la 20 Escadrille n'ont pas encore achevé leur formation complète sur C-130. La barre est maintenant fixée bien haute: les opérations humanitaires en Afrique! C'est un vrai défi pour les équipages et les techniciens, tous attendent avec enthousiasme de pouvoir apprendre à connaître la qualité et la capacité des nouveaux appareils et de les mettre à la disposition de la population affamée des pays du Sahel.



En réalité, l'opération démarre tout en douceur: un avion opérera au Sahel du 22 au 28 mai. Le Maj R. Hoeben, moniteur sur C-130 et commandant du TCU⁴, est le commandant de bord. Son équipage est composé encore du Capt D. Vannueten, l'Adjt Chef A. D'Hane qui opère en tant que "system operator"⁵,

l'Adjt Chef G. Goorts, l'Adjt Van den Abeele et le 1er Sgt Maj Onsia. Leur jugement et leur expérience seront importants dès leur retour pour le déroulement ultérieur des opérations.

L'Ordre de mouvement no 10/73 du 17 mai 1973, rédigé par le commandant du groupe de vol, le Lt Col J. Reyniers, mentionne la mission: transport de 18 tonnes de nourriture et de médicaments de Bruxelles à Niamey. Mettre l'avion et son équipage à la disposition du FED. Du 23 au 27 mai, exécuter les missions demandées par le délégué du FED, monsieur A. Kratz.

Le 22 mai, l'avion décolle avec 18 tonnes de lait en poudre en direction de Niamey, capitale du Niger. Après une halte de ravitaillement à Tunis, le CH-08 atterrit à Tahoua dans le Sud Niger pour y débarquer 18 militaires belges qui aideront à distribuer la nourriture dans la région. La piste sablonneuse de Tahoua est longue de 2000 mètres et est apte à recevoir notre C-130. A Niamey, le major R. Hoeben prend contact avec l'équipe du FED, dirigée par l'allemand A. Kratz. Il entre aussi en contact avec les représentants de l'OPVN⁶, service chargé de la distribution de la



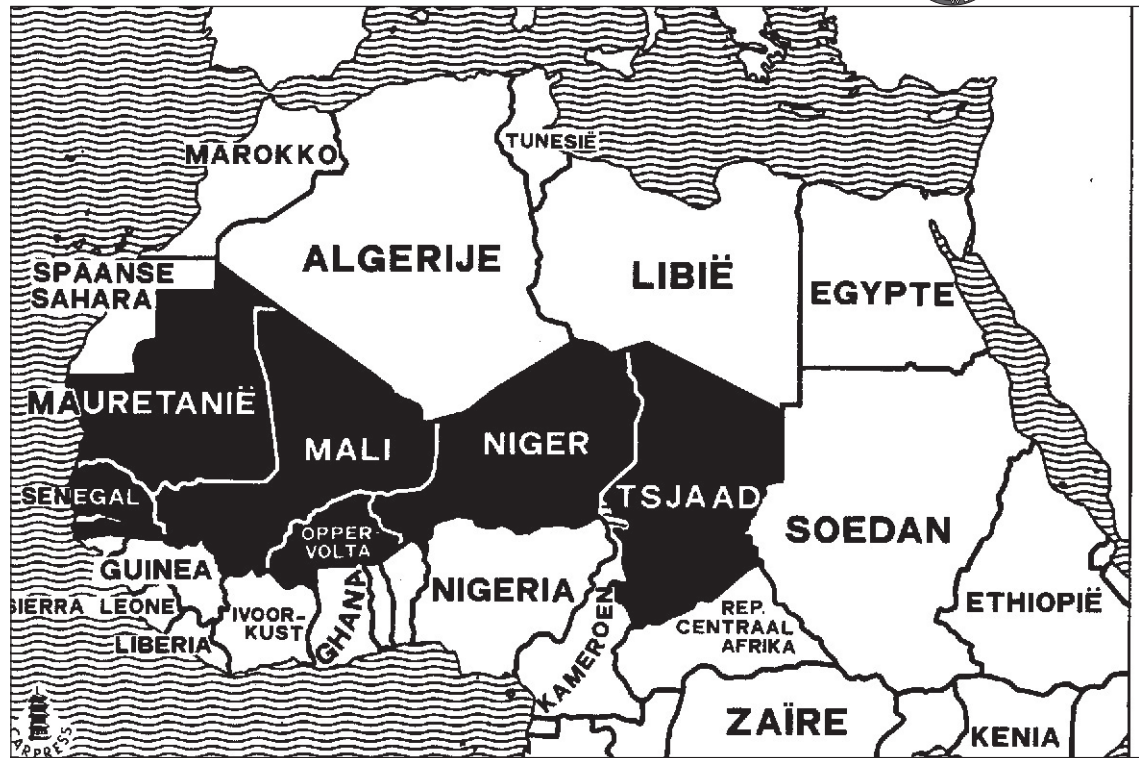
aan de Belgische bemanning gevraagd 68 ton meel over te brengen van Ouagadougou, hoofdstad van Opper-Volta (nu Burkina Fasso) naar Agadez in de woestijn in het midden van Niger. Deze karwei neemt vier dagen in beslag.

De dag voor de terugkeer naar België brengt de CH-08 nog 18 ton melkpoeder van Niamey naar Agadez. Op 28 mei wordt bij de terugvlucht van Niamey naar Melsbroek nog eens 11 ton melkpoeder afgeleverd in Agadez.

“De organisatie ter plaatse is zeer goed. Laden en lossen gebeurt zeer snel. Slechts één moeilijkheid toen op een morgen een zandstorm woedde rond Agadez en de landingsbaan onzichtbaar maakte. De situatie in Niger is dramatisch, de waterreserves zijn uitgeput, 80%

van de veestapel is reeds omgekomen, en zonder hun vee zijn deze mensen verloren. De gratis voedselverdeling in Agadez begon op 15 april, duizenden mensen staan in lange rijen aan de verschillende bevoorradingsposten. “Voor de bemanning duurt een werkdag ongeveer 12 uur, waarvan 4 tot 5 vlieguren. Door de hitte, die kan oplopen tot meer dan 40°, waren deze dagen zeer vermoeiend!”, aldus majoor R. Hoeben in een interview met het Militair Weekblad FM, nr 23 van 7 juni 1973.

In het dagblad Le Soir van 31 mei 1973 schrijft Colette Braeckman het volgende: “Op maandag 28 mei heerst er ontgoocheling alom in Agadez. Men vreest dat het Belgisch vliegtuig dat vandaag zijn opdracht beëindigt niet zal komen met de beloofde 11 ton melkpoeder. De prefect en de onder-prefect van Agadez staren naar de duistere hemel en zijn formeel: slechts één piloot, een Nigeriaan, kan in deze omstandigheden landen in Agadez, zonder hem is deze stad van de wereld afgesloten. Er staat een Franse Transall op het vliegveld, maar de bemanning wil in deze omstandigheden niet vertrekken. De controletoeren en de lichten langs de piste zijn bijna niet zichtbaar. En plots, een geronk vult de hemel, wordt sterker en nadert, de wind blaast over de piste onder een hoek van 70 graden, we zien niets, en plots doemt er een donkere gedaante op. Kapitein Vannueten slaagde er in te landen! Terwijl het vliegtuig gelost wordt komen de controleur van de toren, de autoriteiten van Agadez en de Franse piloten de Belgische bemanning feliciteren. We hadden toch beloofd dat we terugkwamen was het Belgische antwoord! Met deze opdracht eindigt de zending van de eerste Belgische C-130 in de Sahel en wordt de weg geopend voor de volgende. Dank zij de inzet van de CH-08 werd ongeveer 110 ton voedsel naar Agadez gebracht, en van daar uit naar 24 centra in een straal van 350 kilometer gebracht en verdeeld aan meer dan 65.000 mensen. De zes vliegeniers waren de beste ambassadeurs, niet alleen



nourriture et de l'aide humanitaire au Niger. L'équipage belge reçoit la demande de transporter 68 tonnes de farine de Ouagadougou, capitale de la Haute-Volta (actuellement Burkina Faso) vers Agadez dans le désert au centre du Niger. Ce travail prend quatre jours.

Le jour du retour en Belgique, le CH-08 apporte encore 18 tonnes de lait en poudre de Niamey à Agadez. Le 28 mai, ce sont 11 tonnes de lait en poudre qui sont amenées à Agadez, lors du retour de Niamey à Melsbroek.

“L'organisation sur place est très bonne. Le chargement et déchargement se passent rapidement. Un seul problème lorsqu'un matin, une tempête de sable fit rage aux alentours de Agadez, rendant la piste d'atterrissage invisible. La situation au Niger est dramatique, les réserves d'eau sont épuisées, 80% du cheptel est déjà mort, et sans bétail, les gens sont perdus. La distribution gratuite de nourriture à Agadez débute le 15 avril, des milliers de gens font de longues files aux différents postes d'approvisionnement. “Pour l'équipage, un jour de travail dure plus ou moins 12 heures, dont 4 à 5 heures de vol. A cause de la chaleur, montant souvent à plus de 40°, ces jours étaient très fatigants!”, déclare le major R. Hoeben dans une interview de FM, l'hebdomadaire militaire, nr 23 du 7 juin 1973.

Dans le quotidien «Le Soir» du 31 mai 1973, Colette Braeckman écrit ceci : “Lundi 28 mai, il règne sur Agadez comme un sentiment de désillusion générale. On craint que l'avion belge qui termine sa mission aujourd'hui ne revienne pas avec les 11 tonnes promises de lait en poudre. Le préfet et le sous-préfet d'Agadez fixent le ciel obscur et sont formels: seul un pilote, un Nigérien, peut atterrir à Agadez dans de pareilles circonstances; sans lui, cette ville est coupée du monde. Il y a bien un Transall français sur l'aérodrome, mais l'équipage ne veut pas décoller dans de telles circonstances. La tour de contrôle et les balises le long de la piste sont pratiquement invisibles. Et soudain, un vrombissement remplit le ciel, se



door hun doeltreffendheid en technische bekwaamheid, maar vooral door de menselijke warmte die zij uitstraalden. Toen het vliegtuig, gebruik makend van een vermindering van de zandstorm, opsteeg hadden alle kinderen van Agadez plaats genomen op de afsluiting van het vliegveld zoals zwaluwen op een draad. Samen met de autoriteiten wuifden zij de CH-08 na tot hij uit het zicht verdween”.

Vijf C-130 toestellen van het 20 Smaldeel naar de Sahel

Alle bemanningsleden van het 20ste Smaldeel kijken vol verwachting uit naar wat komen zal. Voor velen onder ons zal het de eerste opdracht zijn naar en in Afrika! De spanning is groot als de smaldeelcommandant majoor

renforce et se rapproche, le vent souffle sur la piste sous un angle de 70 degrés, nous ne voyons rien, et soudain une silhouette sombre apparaît. Le capitaine Vannueten avait réussi à atterrir! Alors que l'on déchargeait l'avion, le contrôleur de la tour, les autorités d'Agadez et les pilotes français arrivent pour féliciter l'équipage belge. Avec comme réponse belge "Nous avons tout de même promis que nous reviendrions!". C'est avec cette mission que se termine l'envoi du premier C-130 belge au Sahel et que s'ouvre la route pour les suivants. Grâce à la mise en oeuvre du CH-08, pas moins de 110 tonnes de nourriture ont été transportées à Agadez, et de là, amenées vers 24 centres dans un rayon de 350 kilomètres et distribuées à plus de 65.000 personnes. Les six aviateurs furent les meilleurs ambassadeurs, non seulement pour leur efficacité et leur compétence technique, mais surtout par l'humanité qu'ils ont dégagée. Lorsque l'avion décolla, profitant d'une accalmie de la tempête de sable, tous les enfants d'Agadez se mirent en bout de piste comme des hirondelles sur un fil. Rejoints par les autorités, ils agitèrent la main en guise d'adieu jusqu'à ce que le CH-08 ne disparaisse de leur vue.”

Cinq avions C-130 de la 20 Escadrille au Sahel

Tous les membres d'équipage de la 20 Escadrille attendent beaucoup de ces futures missions. Pour bon nombre d'entre nous, ce sera la première mission vers et en Afrique! La tension est à son comble lorsque le commandant d'escadrille, le major Felix Verhoeven, cite les cinq équipages qui partiront les 29 et 30 mai pour une mission de deux semaines.

Felix Verhoeven de vijf bemanningen bekend maakt die 29 en 30 mei zullen vertrekken voor een opdracht van twee weken.

Drie vliegtuigen vertrekken op 29 mei. Maj Verhoeven neemt het commando van de eerste C-130 CH-05, met in zijn bemanning Devisscher, Bultot, Huggenberger en Lecointre. Zes technische specialisten bevinden zich aan boord van dit eerste vliegtuig: Van Haal, L'Homme, Goidts, Collyn, Fiyalka en Van Cappelle. Verder is een RTB televisieploeg aan boord, vijf journalisten, een Renault R4, drie ton voedsel en de FAK (fly away kit)⁷. Bestemming is Ouagadougou.

Het tweede vliegtuig CH-06 met als bemanning Demeyer, Malfait, Elen, Debruyne en Declerck F. vertrekt met bestemming Niamey. Het heeft twee Unimogs, vier chauffeurs, vier journalisten en 4 ton voedsel aan boord. Commandant Deprêt is boordcommandant van het derde vliegtuig CH-01, met Hubin, Van Casteren, Vermeesch en Michiels R als bemanning. De bestemming is eveneens Niamey met 16 ton voedsel en zes journalisten.

Twee dagen later, op 31 mei, volgen nog twee vliegtuigen. CH-12 met de Brouwer, Heptia, Van Driessche, Billen en

Trois appareils décollent le 29 mai. Le Maj Verhoeven prend le commandement du premier C-130 CH-05, avec comme équipage Devisscher, Bultot, Huggenberger et Lecointre. Six spécialistes techniques se trouvent à bord de ce premier avion: Van Haal, L'Homme, Goidts, Collyn, Fiyalka et Van Cappelle. Rejoints par une équipe TV de la RTB, cinq journalistes, une Renault R4, trois tonnes de nourriture et le FAK⁷. Destination Ouagadougou.

Le deuxième avion CH-06, avec comme équipage Demeyer, Malfait, Elen, Debruyne et Declerck F., décolle pour Niamey. A son bord deux Unimogs, quatre chauffeurs, quatre journalistes et quatre tonnes de nourriture.

Je suis navigateur à bord du troisième appareil CH-01, avec Deprêt, Hubin, Van Casteren et Michiels R. Pour nous aussi, destination Niamey avec 16 tonnes de nourriture et six journalistes, dont l'adjudant COR Frank Demoor, journaliste à l'hebdomadaire Knack et milicien au sein du SID⁸.

Deux jours plus tard, le 31 mai, deux avions suivent encore. Le CH-12 avec de Brouwer, Heptia, Van Driessche, Billen et Schiettecatte et le CH-11 avec Donck, Van Laere, Debacker, Declerck R et Verhelst. Les deux appareils ont à leur bord





Schiettecatte en CH-11 met Donck, Van Laere, Debacker, Declerck R. en Verhelst. Beide toestellen hebben 20 ton voedsel met bestemming Ouagadougou en zullen daarna doorvliegen naar Bamako, hoofdstad van Mali.

Met de CH-01 in de Sahel van 29 mei tot 7 juni

Het is mijn eerste lange opdracht in de 15 Wing sinds ik als gebrevetteerd navigator terugkwam uit de VSA in februari 1969. Ik voel het als een echte uitdaging: de eerste maal boven de Sahara vliegen, gewapend met sextant, "air almanac", HO 249 Volumes II en III. Eindelijk kan ik de wetenschap van "celestial air navigation" opnieuw in praktijk toepassen!

Na negen uur vliegen met een tussenlanding in Tunis zet commandant G. Deprêt de CH-01 zacht neer op de landingsbaan van Niamey. Het is 18u 30, zeer warm en bijna pikdonker. Een

bericht van majoor F. Verhoeven in Ouagadougou ligt op ons te wachten: "Na afzetten lading in Niamey onmiddellijk doorvliegen naar Ouagadougou voor dringende opdracht in Opper-Volta morgen. Daarna terug Niamey". De vlucht Niamey – Ouagadougou duurde ongeveer één uur. Het is ongeveer middernacht als we in Hotel Indépendance in Ouagadougou aankomen, na een werkdag van 18 uur. Na enkele welverdiende biertjes proberen we in te slapen. Ik deel de kamer met adjudant KRO Frank De Moor, een van de zes journalisten die met ons meereizen. Hij is journalist bij het weekblad Knack en dienstplichtige bij SID⁸. Hij zal voor de ganse periode mijn kamergenoot blijven en mij regelmatig vragen zijn artikels voor het Militair Weekblad FM en voor het weekblad Knack na te lezen en aan te passen of te verbeteren! Gedurende de negen dagen van onze opdracht in de Sahel ontstaat een vriendschap met Frank die bleef duren tot zijn dood in augustus 2004; hij was ondertussen hoofdredacteur van Knack geworden.

's Anderendaags, 31 mei, zijn we reeds vroeg op het vliegveld om de twee vliegtuigen te laden met bestemming Dori in het oosten van Opper-Volta. Dori ligt op het drielandenpunt Mali, Niger en Opper-Volta, nomaden uit de drie landen zijn er samengestroomd in de hoop voedsel te vinden, door de langdurige droogte hebben ze geen vee meer. De coördinatie-autoriteiten willen absoluut dat dagelijks 10 ton voedsel naar Dori gebracht wordt. De landingsstrip in Dori is krap 1.200 meter lang. De Duitse bemanningen landen liever niet meer in Dori met hun tweemotorige Transall vliegtuigen, ze vinden het te gevaarlijk, zelfs met drie ton voedsel aan boord. Majoor

20 tonnes de nourriture, destination Ouagadougou pour se diriger ensuite vers Bamako, capitale du Mali.

Avec le CH-01 au Sahel du 29 mai au 7 juin

Après neuf heures de vol avec escale à Tunis, le CH-01 arrive à destination de Niamey aux alentours de 18h30; c'est déjà l'obscurité totale. Un avis du major F. Verhoeven de Ouagadougou nous attend: "Après avoir déchargé à Niamey, poursuivre le vol vers Ouagadougou pour mission urgente en Haute-Volta demain. Ensuite, retourner à

Niamey". Le vol Niamey – Ouagadougou dura environ une heure. Il est près de minuit lorsque nous arrivons à l'hôtel Indépendance à Ouagadougou, après une journée de travail de 18 heures. Après quelques bières bien méritées, nous tentons de nous endormir. Je partage la chambre avec l'adjudant COR Frank Demoor. Il restera mon compagnon de chambrée durant toute la période et il me demande régulièrement de relire, modifier ou améliorer ses articles pour l'Hebdomadaire Militaire FM et pour l'hebdomadaire



flamand Knack! Tout au long de ces neufs jours que dura notre mission au Sahel, il se créa une amitié entre Frank et moi qui perdura jusqu'à sa mort en août 2004; il était alors devenu entre temps rédacteur en chef de Knack.

Le lendemain, 31 mai, nous sommes tôt à pied d'oeuvre sur l'aérodrome pour charger les deux avions, destination Dori dans l'est de la Haute-Volta. Dori se situe à l'intersection des trois frontières entre le Mali, le Niger et la Haute-Volta. Poussés par le manque de bétail en cette longue période de sécheresse, des nomades des trois pays affluent dans l'espoir de trouver de la nourriture. Les autorités de coordination veulent absolument que 10 tonnes de nourriture soient amenées quotidiennement à Dori. La piste d'atterrissage de Dori fait tout juste 1.200 mètres de long. Les équipages allemands préfèrent ne plus atterrir à Dori avec les appareils Transall bimoteurs, ils trouvent cela trop risqué, même avec trois tonnes de nourriture à bord. Le major F. Verhoeven exécute le premier vol sur Dori avec 5,5 tonnes de nourriture à bord. Il donne le feu vert au commandant Deprêt et son équipage pour voler en direction de Dori avec un chargement maximal. Nous calculons qu'en fonction de la longueur de la piste, l'altitude de l'aéroport et la température, un chargement de huit tonnes est possible.

Frank De Moor écrit dans l' Hebdomadaire Militaire FM du 21 juin 1973 : "Pour trouver les pistes d'atterrissage, à l'instar du major Verhoeven les jours avant, le commandant Deprêt doit survoler Dori à basse altitude. Pas d'indications, pas de manche à air, rien qu'un terrain



F. Verhoeven die reeds een vlucht naar Dori uitvoerde met 5,5 ton voedsel, geeft het groen licht aan commandant Deprêt en zijn bemanning om naar Dori te vliegen met een maximum lading. We berekenen, in functie van de



lengte van de piste, de hoogte van het vliegveld en de temperatuur, dat een lading van acht ton mogelijk is.

Frank De Moor schrijft in het Militair Weekblad FM van 21 juni 1973: "Om de landingsbaan te vinden moet commandant Deprêt, zoals majoor Verhoeven daags tevoren, laag vliegen over Dori. Geen aanduidingen, geen windzak, niets dan een hard gestampt terrein van rode aarde dat zelfs de koeien niet onderscheiden van de dorre verzengende aarde er rond. Iedereen in het toestel zit vast geschoord. We weten dat er slechts 700 meter piste is met 500 meter reserve. De drie kwartier lange voorbereiding voor het opstijgen had een "short field landing" veilig gepland met acht ton voedsel. Bij het begin van de piste zet commandant Deprêt als het ware zijn C-130 loodrecht op de rode grond. Het afremmen van de Hercules doet de uitgemergelde runderen aan de rand van de piste opschrikken, maar ze zijn te zwak om ver weg te lopen".

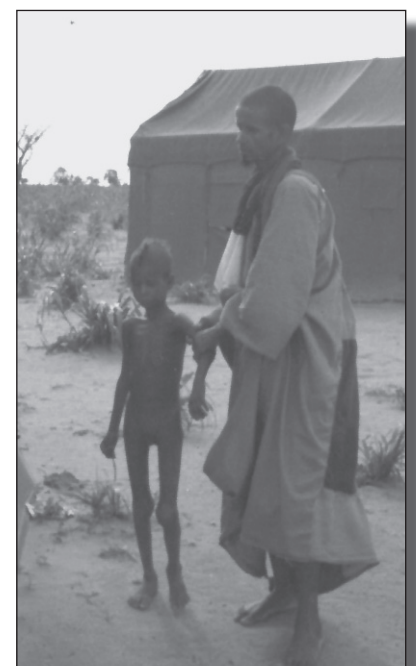
Als we het toestel verlaten is het snikheet, de hitte slaat ons als het ware in het gezicht! Het vliegveldje van Dori lijkt verlaten, enkele militairen komen naar ons vliegtuig. Dan gebeurt het ongelooflijke: van alle kanten komen mensen toegestroomd, eerst de kinderen gevolgd door de volwassenen. Velen hebben een blikken doos of een plasticen bus in de handen. De menigte verdringt zich rond ons vliegtuig in de hoop wat eten of drinken te bekomen. Als twee militaire vrachtwagens komen aangereden wordt de menigte door de militairen met stokken uit elkaar geslagen. We voelen er ons niet goed bij! De lokale militaire bevelhebber beschikt over tien vrachtwagens om het voedsel naar de dorpen te brengen om te verdelen. Ze rijden tot de brandstof op is, en dan

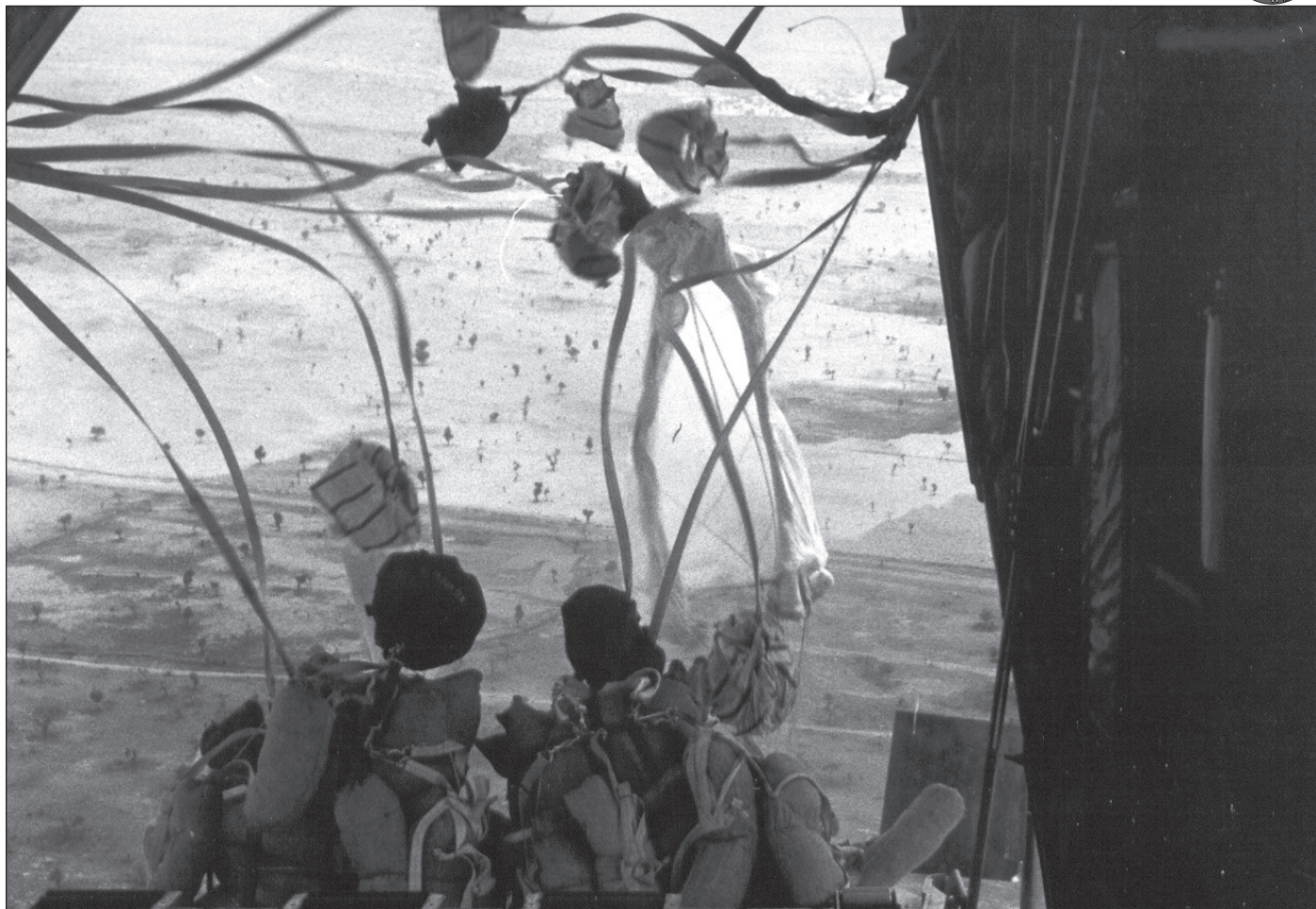
de terre battue de couleur rouge que même les vaches confondent avec la terre désertique et brûlante des alentours. Tout le monde dans l'appareil se tient assis et bien attaché. Nous savons qu'il y a seulement 700 mètres de piste et 500 mètres de réserve. La préparation du décollage longue de 3/4 d'heure avait prévu avec sécurité une "short field landing" avec huit tonnes de nourriture. Le commandant Deprêt pose son C-130 presque à la verticale sur la terre rouge en tout début de piste. Le freinage de l'Hercules effraye les boeufs épuisés du bord de la piste, mais ils sont trop faibles pour s'enfuir au loin.

Quand nous quittons l'appareil, il fait étouffant, la chaleur nous frappe comme une gifle en pleine figure! Le petit aéroport de Dori semble déserté, seuls quelques militaires viennent vers notre appareil. C'est alors que se produit l'incroyable: des gens affluent de tous les côtés, d'abord des enfants suivis par les adultes. Nombreux sont ceux qui tiennent en main une boîte métallique ou un bidon en plastique. La foule se bouscule autour de notre avion dans l'espoir de se procurer quelque chose à manger ou à boire. Alors qu'arrivent deux camions militaires, les militaires dispersent la foule à coups de bâton. Nous ne nous sentons pas bien à notre place! Le commandant militaire local dispose de dix camions pour apporter la nourriture dans les villages et la distribuer. Ils roulent jusqu'à épuisement du carburant et alors attendent simplement que du nouveau carburant leur parvienne qui doit ici aussi être acheminé par avion.

Il est pratiquement 11 heures quand nous rejoignons notre cockpit, il y règne une température de 50 degrés malgré les petites fenêtres ouvertes! Nous démarrons les moteurs le plus vite possible et rétablissons la climatisation. Au décollage, nous voyons de partout les gens nous saluer. Au cours du vol de courte durée en direction de Niamey, nous nous remettons en question. Peut-être sont-ils déçus? Recevront-ils ne fut-ce qu'une partie de la nourriture amenée?

Nous sommes logés dans le Grand Hôtel du Niger juste à côté du musée national de plein air et du majestueux fleuve qu'est le Niger. Le soir, nous avons l'occasion de partager nos expériences au bar ou autour de la piscine de l'hôtel avec des équipages canadiens





maar wachten tot nieuwe brandstof komt die hier ook per vliegtuig aangevoerd moet worden.

Het is tegen 11 uur als we onze cockpit binnen gaan, niettegenstaande de raampjes open staan heerst er een temperatuur van 50 graden! Zo vlug mogelijk worden de motoren gestart en de airco aangezet. Bij het opstijgen zien we overal wuivende mensen. Tijdens de korte vlucht naar Niamey stellen we ons vragen. Misschien zijn ze wel ontgoocheld? Zullen ze een deeltje van het aangebrachte voedsel krijgen?.

In Niamey worden we gelogeerd in het Grand Hôtel du Niger vlak naast het nationaal openluchtmuseum en aan de majestueuze Niger stroom. 's Avonds kunnen we in de bar of rond het zwembad van het hotel ervaring uitwisselen met Canadese en Duitse bemanningen. De Canadezen vliegen maar één dag op twee omdat ze twee bemanningen per vliegtuig hebben! 's Anderendaags, 1 juni, brengen we 15 ton sorgo naar Tahoua op iets meer dan één uur vliegen van Niamey. Het ontladen verloopt uiterst vlug niettegenstaande de verschroeiende hitte. Als onze loadmaster-steward R. Michiels de plasticen vuilzak uit het vliegtuig haalt wordt hij overrompeld door tientallen kinderen die tot bloedens toe vechten om de inhoud. Hier schijnt alles nog bruikbaar te zijn! Op 2 juni vliegen we opnieuw naar Tahoua en vandaar naar Agadez. Het lossen op het vliegveld van Agadez gebeurt in een hoog tempo door gevangenen. De Belg Bruno Van de Walle en zijn echtgenote nemen ons mee voor een kort bezoek aan een kamp aan de rand van de stad waar hongerende nomaden, vooral Peuls en Toearegs, op voedsel wachten onder een

et allemands.

Les Canadiens ne volent qu'un jour sur deux parce qu'ils ont deux équipages par avion ! Le jour suivant, 1 juin, nous apportons 15 tonnes de sorgo à Tahoua à un peu plus d'une heure de vol de Niamey. Malgré la chaleur torride, le déchargement se déroule à toute allure. A peine notre loadmaster R. Michiels a-t'il retiré les sacs plastiques d'ordure de l'avion que des dizaines d'enfants le prennent par surprise et se battent jusqu'au sang pour le contenu. Par ici, tout semble encore utilisable! Le 2 juin, nous volons à nouveau vers Tahoua et de là vers Agadez. Le déchargement sur l'aéroport d'Agadez se passe à toute vitesse par des prisonniers. Le belge Bruno Van de Walle et son épouse nous emmènent pour une visite éclair dans un camp aux abords de la ville où des nomades affamés, principalement des Peuls et des Touaregs attendent la nourriture sous une toile portée par quatre branches ou dans de misérables huttes de tapis tressés. "Ils ont perdu tout leur bétail " nous raconte madame Van de Walle. Quelques chameaux et chèvres décharnés se trouvent sur la place du marché aux bestiaux alors qu'en temps normal, on en retrouve des centaines que l'on propose à la vente! Certains ethnologues craignent même quant à la survie des Touaregs, les hommes bleus avec leurs armes splendides, qui ont été les «Maîtres du Sahel» pendant mille ans. Il y a cinq cents ans, Agadez était le moteur de leur sultanat, mais l'autorité centrale qui règne maintenant ne leur est pas aussi favorable. Nous allons manger dans l'unique restaurant de la ville au pied de la superbe mosquée. Bruno Van de Walle nous met au courant de



doek op vier takken of in schamele hutten van gevlochten matten. "Ze zijn al hun vee verloren" vertelt mevrouw Van de Walle. Op de veemarkt staan enkele uitgemergelde kamelen en geiten, terwijl er in normale tijden honderden te koop worden aangeboden! Sommige etnologen vrezen zelfs voor het voortbestaan van de Toearegs, de blauwe mannen met hun prachtige wapens, die duizend jaar heer en meester waren in de Sahel. Vijfhonderd jaar geleden was Agadez de motor van hun sultanaat, maar nu heerst er het centrale gezag dat hun niet zo gunstig gezind is. We gaan eten in het enige restaurant in de stad aan de voet van de prachtige moskee. Bruno Van de Walle brengt ons op de hoogte van de omvang van de hongersnood in en rond Agadez. Hij vertelt ook over het internationaal irrigatieproject dat hij hier leidt. Bij gebrek aan fondsen zou dit project enkele jaren later opgegeven worden. We verlaten Agadez met pijn in het hart en hopen er nog veel voedsel te kunnen aanbrengen in de volgende dagen. Op 3 juni alweer met 15 ton naar Tahoua. Als we op 4 juni opstijgen richting Agadez krijgen we een motorprobleem en beslist commandant G. Deprêt terug te vliegen naar Niamey. Onder een brandende zon proberen de mecaniciens het probleem te vinden en op te lossen, maar tevergeefs. Na twee dagen wordt beslist dat wij vervroegd onze opdracht moeten beëindigen. Ontgoocheld keren we op 7 juni, met een tussenlanding in Marignane, terug naar Melsbroek. De ganse bemanning hoopt zo vlug mogelijk terug te keren naar de Sahel!



(wordt vervolgd)

l'ampleur de la famine dans et autour d'Agadez. Il nous parle aussi du projet international d'irrigation qu'il dirige ici. Par manque de fonds, ce projet aurait été abandonné quelques années plus tard. Nous quittons Agadez le coeur rempli de chagrin et espérons encore pouvoir apporter beaucoup de nourriture dans les jours suivants. Le 3 juin, nous retournons à nouveau à Tahoua avec 15 tonnes. Quand nous décollons le 4 juin en direction d'Agadez, nous sommes confrontés à un problème moteur et le commandant G. Deprêt décide de rebrousser chemin

vers Niamey. Sous un soleil de plomb, les mecaniciens essayent de retrouver l'origine du problème et de le solutionner, mais peine perdue. Après deux jours, nous décidons de mettre un terme prématuré à notre mission. Déçus, nous rentrons le 7 juin en direction de Melsbroek, après une escale à Marignane. Tout l'équipage souhaite revenir le plus vite possible au Sahel!

(à suivre)

(Footnotes)

- ¹ De FAO (Food and Agriculture Organisation) is de voedsel en landbouw organisatie van de Verenigde Naties met zetel in Rome.
- ² De EEG (Europese Economische Gemeenschap) voorloper van de EU (Europese Unie).
- ³ Het EOF (Europees Ontwikkelingsfonds) organiseert noodhulpprogramma's en ontwikkelingshulp voor rekening van de EEG, beter gekend onder de Franse benaming FED (Fonds Européen de Développement).
- ⁴ TCU: Transport Conversion Unit. Dit is het opleidingsmaldeel voor transportvliegtuigen in de schoot van de 15 Wing.
- ⁵ "Sytem operators" waren in de begin jaren van de C-130 piloten, ze zouden later vervangen worden door onderofficieren speciaal opgeleid tot "flight engineer C-130".
- ⁶ OPVN: Office des Produits Vivriers du Niger, dienst voor de voedselproductie van Niger.
- ⁷ FAK = Fly Away Kit, bevat de meest noodzakelijke technische werktuigen en wisselstukken, om operaties te kunnen uitvoeren.
- ⁸ SID = Service d'Information – Informatiedienst van het Belgisch Leger.

(Footnotes)

- ¹ La FAO (Food and Agriculture Organisation) est l'organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture avec son siège à Rome.
- ² La CEE (Communauté Economique Européenne), actuellement l'UE (Union Européenne).
- ³ Le FED (Fond Européen de Développement) organise les programmes d'aides d'urgence et d'aide au développement pour le compte de la CEE.
- ⁴ TCU: Transport Conversion Unit. C'est l'escadrille Instruction pour les avions de transport au sein du 15 Wing.
- ⁵ "Sytem operators" étaient au début des années C-130 des pilotes, ils seront plus tard remplacés par des sous-officiers spécialement formés comme "flight engineer C-130".
- ⁶ OPVN: Office des Produits Vivriers du Niger, service de la production de nourriture au Niger.
- ⁷ Fak = Fly Away Kit, contient les outils et les pièces de rechange les plus indispensables, pour pouvoir exécuter les opérations.
- ⁸ SID = Service d'Information – Informatiedienst de l'armée belge.



Flight Transport Congo

Door kapitein T. Migliavacca, gepubliceerd in "Revue BAKA" van december 1959.

Par le capitaine T. Migliavacca, publié dans la "Revue BAKA" de décembre 1959.

Bewerkt door A. Vermeesch en vertaald uit het Frans door J. Ackermans

Edité par G. Desmet.

De beginjaren

Op 10 januari 1953 bereikt de eerste bemanning DC-3/C-47 (Kapt Coucke, Cdt Preutens, Adjt Louer en Adjt Van Nieuwenghuize) de basis van Kamina (BAKA) in Belgisch Congo. Op dat moment staat de "Flight Transport" nog niet op de organieke tabel (OT). Eind 1953 maken slechts drie DC-3 toestellen deel uit van het vliegtuigenpark. Hun aantal neemt elk jaar toe en in 1958 staan er acht DC-3 opgelijnd voor de onderhoudsloods in Kamina.

In het begin vliegen Kapt Coucke, Cdt Nuyt en Maj Bocquet met de DC-3, maar als Kapt Coucke en Maj Bocquet in 1955 naar België terugkeren, vermindert het aantal piloten aanzienlijk. Met de komst van Cdt Mollet en een tweede bemanning (Adjt Halleux, Adjt Gilet, en Adjt Dutordoit) eind 1955, wordt het effectief aangevuld en het tekort aan vliegend personeel gedeeltelijk opgelost.

De officiële oorsprong van de "Flight Transport Congo" blijft een raadsel. In januari 1956 echter, tijdens de manoeuvres van Kivu, kondigt kolonel Gheysen de geboorte aan van een baby: de "Flight Transport". Deze baby groeit in 1956 mei trouwens uit door de toevoeging van een derde bemanning (Kapt Vingerhoets, Adjt Jeannée en Adjt Quets) en in 1957 door aankomst van nog twee bemanningen (Kapt Migliavacca, Adjt Peyrassol, Adjt Daeninck, Adjt Van Raefelghem, Cdt Petitjean en Adjt Moreau). Een derde bemanning

Les premières années

C'est le 10 janvier 1953 que le premier DC-3/C-47 et le premier équipage composé du Capt Coucke, du Cdt Preutens, de l'Adjt Louer et l'Adjt Van Nieuwenghuize arrivent à la base de Kamina (BAKA) au Congo belge. A cette date le "Flight Transport" ne figure pas encore au tableau organique (TO). Fin 1953, seuls trois DC-3 constituent l'effectif volant. Leur nombre augmente chaque année et en 1958, huit DC-3 s'alignent devant le hangar de la maintenance de Kamina.

Au début, le Capt Coucke, le Cdt Nuyt et le Maj Bocquet pilotent les DC-3, mais, en 1955, le retour vers la Belgique du Capt Coucke et du Major Bocquet réduit sensiblement le nombre de pilotes. Avec l'arrivée du Cdt Mollet et d'un deuxième équipage (Adjt Halleux, Adjt Gilet, Adjt Dutordoit) fin 1955, l'effectif est complété et le déficit en personnel navigant est partiellement solutionné.

Les origines officielles du «Flight Transport Congo» restent une énigme. Mais pendant la manœuvre du Kivu en Janvier 1956, le colonel Gheysen annonce la naissance du

bébé: le «Flight Transport». Ce bébé grossit d'ailleurs en mai 56 par l'adjonction d'un troisième équipage. (Capt Vingerhoets, Adjt Jeannée, Adjt Quets) et en 1957 par l'arrivée de deux autres équipages (Capt Migliavacca, Adjt Peyrassol, Adjt Daeninck, et Adjt Van Raefelghem, Cdt Petitjean, Adjt Moreau). Un troisième équipage est





wordt naar Leopoldstad gestuurd (Cdt Daubresse, Cdt Lenain en Adjt Feuillen). Eind 1956 zijn er dus in totaal zes bemanningen gestationeerd in Congo. Adjt Defays en de boordmechanici en de adjudanten Tillieu, Content, Geers en Delleuse komen afzonderlijk naar BAKA.

In 1959 wordt Lt Kol Creps commandant van het Luchtmacht detachement op BAKA. Hij is een gebrevetteerd piloot van de RAF "Transport Command Unit". De eerste commandant van de "Flight Transport" wordt de chef-operaties Cdt Mollet. Sinds 1958 is Kapt Migliavacca belast met de algemene

leiding van de Flight. De toename van vliegtuigen en bemanningen was noodzakelijk gezien de ontwikkeling van BAKA en de grootte van Belgisch Congo. In Afrika wordt het vliegtuig beschouwd als de ideale vorm van transport. Spoorwegen en wegen zijn immers schaars en traag. De reis van Kamina naar Leopoldstad duurt een week per trein en schip, maar slechts 4u30 met een DC-3.



envoÿé à Léopoldville (Cdt Daubresse, Cdt Lenain et Adjt Feuillen). Fin 1956 ce sont au total donc six équipages qui sont stationnés au Congo. L'Adjt Defays ainsi que les mécaniciens de bord, les adjudants Tillieu, Content, Geers et Delleuse viendront séparément à BAKA.

En 1959 le Lt Col Creps devient le commandant du détachement de la Force Aérienne à BAKA. Il est pilote breveté de la RAF "Transport Command Unit". Le premier commandant du «Flight Transport Congo» fut le Cdt Mollet alors chef opérations. Depuis 1958, le Capt Migliavacca assure la direction générale du Flight.

L'accroissement en avions et en équipages était nécessaire vu le développement de BAKA et la grandeur du Congo Belge. En Afrique, l'avion est considéré comme le moyen de transport idéal. En effet, les chemins de fer et les routes sont rares et peu rapides. Le voyage de Kamina vers Léopoldville dure une semaine en train et en bateau

tandis qu'un DC-3 couvre la distance en à peine 4h30 de vol.

De opdrachten

De gestage toename van de gepresteerde vliegreuen weerspiegelt een steeds groeiende activiteit: 400 uren in 1953, 880 in 1954, 620 in 1955, 1.220 in 1956, 1.800 in 1957 en 2.515 in 1958.

Laten we deze cijfers wat van dichterbij bekijken:

- 39% wordt besteed aan de hoofdopdracht: verbindingsvluchten en vervoer van passagiers en vracht. Grote manoeuvres brengen de "Transport Flight" achtereenvolgens naar Kivu in 1956, naar Ruanda-Urundi in 1957 en naar Stanleystad in 1958. Onze vliegtuigen maken overal een grote indruk op de Congolezen,
- 33% van de uren gaat naar opdrachten "welfare" (sport en welzijn). De populairste vliegvelden zijn: Leopoldstad, Moanda, Elisabethstad, Stanleystad, Bukavu en Usumbura. Deze opdrachten zijn van onschatbare waarde voor de verschillende eenheden gestationeerd op de basis van Kamina. De naam BAKA wordt op sportief vlak in gouden letters geschreven in Elisabethstad, Kolwezi, Manono, Usumbura en Leopoldstad. De "Welfare zendingen" laten het bezoek toe van de mooiste plaatsen in Congo: Bukavu, Goma en het Albertpark.
- 28% van de vliegreuen wordt gebruikt voor de opleiding, de manoeuvres en de aflossing van de paracommando's. Deze opdrachten eisen een maximale inspanning van de "Flight Transport" en omvatten transport van personeel en materieel naar een vooruitgeschoven basis en bevoorrading door parachutage op verschillende "dropping zones".

Les missions

La progression constante des heures de vol témoigne d'une activité sans cesse croissante: 400hr en 1953, 880hr en 1954, 620hr en 1955, 1.220hr en 1956, 1.800hr en 1957 et 2.515hr en 1958.

Jetons un coup d'œil sur ces chiffres:

- 39% sont dédiées à la mission principale: les vols de liaison et le transport de passagers et de fret. Des grandes manoeuvres amènent tour à tour le «Flight Transport» au Kivu en 1956, au Ruanda-Urundi en 1957, à Stanleyville en 58. Nos avions impressionnent partout les congolais.
- 33% des heures vont aux missions "welfare" (sport et bien-être). Les aérodomes les plus fréquentés sont: Léopoldville, Moanda, Elisabethville, Stanleyville, Bukavu et Usumbura. Ces transports effectués au profit des différentes unités de la base de Kamina rendent des services inappréciables. Au point de vue sportif, le nom de BAKA s'inscrit en lettres d'or à Elisabethville, Kolwezi, Manono, Usumbura et Léopoldville. Les missions "welfare" permettent la visite des endroits les plus pittoresques du Congo: Bukavu, Goma et le parc Albert.
- 28% des heures de vol servent à l'entraînement, aux manoeuvres et à la relève des para-commandos. Ces manoeuvres requièrent un effort aérien maximum du "Flight Transport" et comprennent le transport des hommes et du matériel à la base avancée et des parachutages



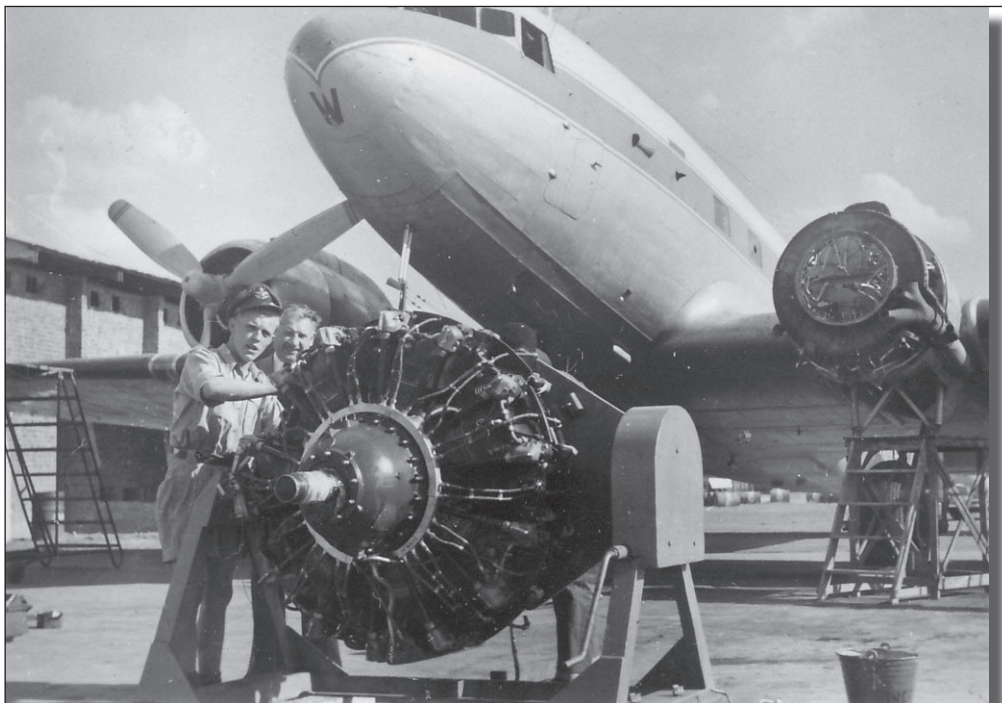
Andere zendingen, zoals VIP-vervoer, zoek-en reddingsacties (SAR) of opleiding maakten het leven van de "Flight Transport Congo" aantrekkelijker. Het onderhoud van de DC-3, eerst onder leiding van Cdt Monfort, daarna overgenomen door Lt Van Rafelgem en momenteel onder het commando van 1Lt Pire, was steeds een voorbeeld van volharding en kwaliteit. Dankzij deze inspanningen verzekert "de maintenance" ons vandaag een beschikbaarheidsgraad van 80 tot 85%. De vleugels van BAKA, vooral bekend in Congo, hebben meerdere malen de Congolese grenzen overschreden. Naast de normale haltes van de verbindingsvluchten België – Congo (Yaounde, Gao, Aoulef en Algiers) vinden wij een aantal andere grote Afrikaanse steden terug in het logboek van de "Flight Transport": Livingstone, Bulawayo, Zanzibar, Johannesburg en Kaapstad.

Speciale opdracht: luchtfotografie

Van 1957 tot 1958 is luchtfotografie een speciale opdracht van "Transport Flight". Begonnen in 1948 door één bemanning van 15 Wing Transport en Verbinding, neemt de "Flight Transport" deze taak voor zijn rekening vanaf 1957. Zoals in het verleden wordt deze opdracht uitgevoerd vanuit Albertstad. Door middel van luchtfotografie wordt een groot deel van het Congolees grondgebied in beeld gebracht om landkaarten te kunnen maken. De fotozendingen worden gedurende een periode van twee tot drie maanden per jaar uitgevoerd op vraag van de CSK (Comité Spécial du Katanga) en het Belgisch Militair Geografisch Instituut (MGI). Het luchtfotografie-team bestaat uit zeven leden van het MGI, twee bemanningen DC-3 van zes personen, het personeel van het fotolab en van de onderhoudsploeg van

et ravitaillements par air sur les différentes "dropping zones".

D'autres missions, comme le transport de VIP, la recherche et sauvetage SAR et l'entraînement agrémentent la vie du «Flight Transport Congo». La maintenance DC-3



commandée au début par le Cdt Monfort, reprise par le Lt Van Rafelgem et actuellement sous les ordres du 1Lt Pire a donné l'exemple d'un travail persévérant et toujours de qualité. Grâce à ses efforts, la maintenance nous présente aujourd'hui 80 à 85 % de servicibilité.

Les ailes de BAKA connues surtout au Congo ont dépassé plusieurs fois les frontières. En plus des escales régulières de la liaison Belgique-Congo (Yaounde, Gao, Aoulef, Alger), d'autres grandes villes s'inscrivent au palmarès du «Flight Transport»: Livingstone, Bulawayo, Zanzibar, Johannesburg et Le Cap.

Mission spéciale: photographie aérienne

De 1957 à 1958, la mission de photographie aérienne constitue une activité spéciale du «Flight Transport». Commencée en 1948 par un équipage du 15 Wing de Transport et de Communication. En 1957, le «Flight Transport» reprend cette mission à son compte. Comme par le passé, cette mission s'exécute à partir d'Albertville. Par la photographie aérienne, une grande partie du territoire du Congo est mise en image afin de pouvoir réaliser des cartes géographiques. Ces missions sont exécutées pendant des périodes de deux à trois mois chaque année, à la demande du CSK (Comité Spécial du Katanga) et de l'Institut Géographique Militaire belge (IGM).

Le personnel de photographie aérienne comprend une équipe IGM de sept hommes, deux équipages DC-3 de six personnes, le personnel du laboratoire photo et une équipe d'entretien de la Force Aérienne.

Les deux avions DC-3 équipés de camera WILD volent en général à 20.000 pieds, ce qui nécessite l'emploi d'oxygène. Des bandes maîtresses (à visée verticale) sont





de Luchtmacht.

De twee DC-3 toestellen, uitgerust met een camera WILD, vliegen meestal op 20.000 voet, wat gebruik van zuurstof noodzakelijk maakt. Op kompas worden er, min of meer evenwijdig met de dominante heuvelruggen, primaire banden (met verticale foto's) gevlogen in de richting Oost-West of Noord-Zuid. Om dit stramien aan te vullen worden secundaire banden (met schuine foto's) gevlogen. Deze fotozendingen dekten de provincie Katanga en enkele aangrenzende gebieden voor een oppervlakte van meer dan 482.700 km².

Gao en Kaapstad

Twee plaatsen, Gao en Kaapstad, blijven voor altijd in mijn geheugen gegrift. Gao, de stad van de Atlantide, strekt zich lui uit langs de Niger. Drie rassen bevolken deze stad met de huizen in gebakken aarde. De straten staan loodrecht op elkaar en zijn overspoeld door mensen en vee. De zonsondergang trekt s'avonds de enkele bezoekers naar de rand van de Niger. De nacht valt snel, terwijl de inboorlingen hun kleren wassen en, naakt, een verkwikkend bad nemen in de ondiepe rivier. In de twee hotels, de "Oasis" en de "Transsaharien", logeren de bestuurders van de zware vrachtwagens die naar het Noorden trekken via Aoulef, El Golea en Algiers. De komst van militaire of burger bemanningen is altijd een gebeurtenis waarop de hoteluitbaters zich verheugen. De markt van Gao ontmoedigt gevoelige mensen. Inderdaad, door de hitte grijpt een rottende stank je naar je keel en laat je niet meer los. De slagerij vormt de belangrijkste attractie. Een bebaarde man, zittend achter een plank op twee stenen, kijkt je aan. Op de plank lijken zwarte massa's te ademen. Je kunt slechts de echte kleur zien na het herhaaldelijk verjagen van de vele vliegen. Dit vlees zal je vanmiddag voorgeschoteld krijgen! De huiden en het slachtafval, uitgestrooid op de grond, scheppen zo de sfeer voor je eetlust.

Kaapstad, beschermd door de beroemde "Table Mountain", bekoort mij met haar heerlijk klimaat, Europese bouwstijl, en schilderachtige plekjes langs het water. Langs de kust, liggen charmante plaatsen, vergelijkbaar met de Azurenkust. Vanuit Kaapstad brachten wij de eerste Belgische Antarctische expeditie naar Congo. Ontroerend moment, wanneer in de ochtendnevel van 4 maart 1959 het schip "Polarnav" in zicht komt. Het lijkt uit het oneindige op te doemen, maar op dit schip zullen Belgische vrienden je doen huiveren van vreugde wanneer zij, na elf maanden,

effectuées au compas de direction Est-Ouest ou Nord-Sud et plus ou moins parallèles aux crêtes dominantes. Des bandes secondaires à visée oblique sont tirées pour le remplissage. Ces missions photos ont couvert la province du Katanga plus quelques régions limitrophes représentant une superficie de plus de 482.700 km².

Gao et Le Cap

Deux escales typiques, Gao et Le Cap, resteront toujours gravées dans ma mémoire. Gao, la ville de l'Atlantide, s'étale paresseusement le long du Niger. Trois races peuplent cette ville aux maisons de terre cuite. Les rues envahies par les habitants et le bétail se croisent perpendiculairement. Le coucher du soleil attire le soir les quelques visiteurs sur le bord du Niger. La nuit tombe rapidement tandis que dans le fleuve peu profond les indigènes lessivent leurs vêtements et prennent, nus, un bain réparateur. Deux



hôtels, «l'Oasis» et «le Transsaharien», hébergent les chauffeurs des transports lourds qui remontent vers le Nord via Aoulef, El Golea et Alger. L'arrivée d'équipages militaires ou civils constitue toujours un événement dont se réjouissent les hôteliers. Le marché de Gao décourage les gens sensibles. En effet, avec la chaleur, une odeur de puanteur vous prend à la gorge et ne vous quitte plus. La boucherie constitue l'attraction principale. Un indigène barbu, assis derrière une planche sur deux pierres, vous regarde passer. Sur cette planche, des masses noires semblent respirer. Vous ne pouvez en voir la véritable couleur qu'en chassant avec insistance la

multitude de mouches. Cette viande, vous la mangerez ce midi. Les peaux de bêtes et les abats jonchent sur le sol créant ainsi l'atmosphère de l'appétit intégral.

Le Cap allongé le long de la côte et protégé par la fameuse «Table Mountain» m'a séduit par son climat délicieux, ses constructions européennes et ses coins pittoresques le long du port. Si vous longez la côte, vous découvrirez des coins charmants, comparables à ceux de la Côte d'Azur. Du Cap, nous avons ramené la première expédition antarctique belge vers le Congo. Instant émouvant où, dans la brume matinale du 4 mars 1959, apparaît enfin le bateau «Polarnav». Il semble venir de l'infini, mais sur ce bateau, des amis belges vous feront frémir par leur joie de retrouver des compatriotes après onze mois.

L'Avenir

L'Avenir du «Flight Transport Congo» est assuré. A partir



opnieuw landgenoten ontmoeten.

De toekomst

De toekomst van de "Flight Transport Congo" is verzekerd. Vanaf 1960 zullen de DC-3 toestellen waarvan de lading voor lange reizen nogal beperkt blijft (3.500 lbs voor BAKA - Leopoldstad), vervangen worden door grote C-119 vliegtuigen. Herinner u dat de C-119 een tweemotorig vliegtuig is, met een dubbele staart en een kruissnelheid van 170 kts. Op het traject BAKA – Leopoldstad kan dit toestel drie maal zoveel vervoeren als de DC-3.

Bijkomende informatie over de "Flight Transport Congo" door R. Feuillen

De oprichting van de "Flight Transport Congo" (ook "Flight Transport BAKA" genoemd) gebeurde zeer geleidelijk, een juiste datum van oprichting is mij daarom niet met zekerheid bekend.

Reeds in 1953 waren twee DC-3 toestellen van de 15 Wing in Leopoldstad gestationeerd met personeel gekwalificeerd door de "Transport Conversion Unit" (TCU) in Melsbroek. Een toestel stond ter beschikking van de "Aviation militaire de la Force Publique" (Avi/FP). J. Michotte was een van de piloten van dit toestel. Het tweede toestel (de KP-2) was ter beschikking van van de "liaison métropolitaine" (LIMETRO) dat later het "commandement métropolitaine" (COMETRO) werd genoemd. Op een vlucht Leopoldstad-Kamina raakte de bemanning (Cdt Nuyts en Kapt Lenain) verdoemd, kampte met een tekort aan brandstof en maakte een noodlanding nabij Kolwezi.

In 1956 waren er in totaal zes DC-3 van de 15 Wing in de kolonie, waarvan een (de K-21) uitgerust was met een VIP-cabine. Vier van de zes toestellen waren gestationeerd op BAKA.

In 1957 waren volgende bemanningsleden in BAKA: piloten: Cdt Mollet, Kapt Migliavacca, Lt Vingerhoets, Adjt Halleux en Adjt Van Rafelghem,

navigators: Cdt Preutens, Kapt Petitjean, Adjt Gillet, Adjt jannée en Adjt Peyrassol.
boordradio's: adjudanten Moreau, Quets, Dutordoit, Daeninckx en Defays,
boordmecaniciens: adjudanten Tillieu, Content, Geers en Delleuse.

Op 1 april 1957 deden Cdt Daubresse, Adjt Feuillen en Adjt Van Roy mutatie naar de "Flight Transport

de 1960, les DC-3, dont la charge payante reste faible pour des trajets assez longs (3.500 lbs pour le trajet BAKA – Léopoldville), seront avantageusement remplacés par des C-119 plus grands. Rappelons que le C-119 est un avion bimoteur, bipoutre dont la vitesse de croisière se situe vers 170 kts. Sur le trajet BAKA – Léopoldville, il emporte une charge trois fois plus importante que le DC-3.

Informations supplémentaires sur le «Flight transport Congo» par R. Feuillen

La création du "Flight Transport Congo" (aussi appelé "Flight Transport BAKA") s'est réalisée très graduellement, la date exacte de sa création ne m'apparaît donc pas avec certitude.

Dès 1953, deux avions DC-3 du 15 Wing sont stationnés à Léopoldville avec du personnel qualifié par le "Transport Conversion Unit" (TCU) de Melsbroek.

Un avion était mis à la disposition de l'"Aviation militaire de la Force Publique" (Avi/FP). J. Michotte était l'un des pilotes de cet avion. Le deuxième avion (le KP-2) était à la disposition de la "liaison métropolitaine" (LIMETRO) qui sera appelée, plus tard, "commandement métropolitaine" (COMETRO). Lors d'un vol Léopoldville-Kamina, l'équipage (Cdt Nuyts en Kapt Lenain) s'égare, manque de carburant et effectue un atterrissage forcé près de Kolwezi.

En 1956, un total de six DC-3 du 15 Wing seront stationnés dans la colonie dont un (le K-21) équipé d'une cabine VIP. Quatre de ces appareils étaient stationnés à BAKA.

Les équipages suivants étaient présents à BAKA en 1957:

Pilotes: Cdt Mollet, Capt Migliavacca, Lt Vingerhoets, Adjt Halleux et Adjt Van Rafelghem,

Navigateurs: Cdt Preutens, Capt Petitjean, Adjt Gillet, Adjt Jannée et Adjt Peyrassol.

Radios de bord: les adjudants Moreau, Quets, Dutordoit, Daeninckx et Defays,

Mécaniciens de bord: les adjudants Tillieu, Content, Geers et Delleuse.





Congo” in Kamina met affectatie in Leopoldstad. Daar vervoegden zij de navigator Cdt Lenain om de bemanning te vormen die de DC-3 voor COMETRO zal vliegen. Adjt Van Roy zou kort na aankomst vervangen worden door J. Dechambre. De bemanning was gelogeed in huizen

Le 1 avril 1957, les Cdt Daubresse, Adjt Feuillen en Adjt Van Roy font mutation vers le “Flight Transport Congo” à Kamina avec affectation à Léopoldville. Ils y rejoignent le navigateur, le Cdt Lenain, pour former l’équipage qui pilotera le DC-3 au profit du COMETRO. L’Adjt Van Roy sera rapidement remplacé par J. Dechambre. L’équipage était hébergé dans des maisons de la Force Publique dans un camp militaire. En contrepartie, le commandant de la Force Publique bénéficiait d’une allocation annuelle de 200 heures de vol DC-3.



Le Cdt Mollet sera le commandant du “Flight Transport Congo” jusqu’en 1958, après cette date ce sera le tour du Capt T. Migliavacca. Le 12 avril 1960, le K-40 est le premier avion qui atterrit sur la nouvelle piste de Kitona avec comme copilote, le Col A. Nitelet. Il exerçait les fonctions de “Commandant Désigné Air” (CDA) et d’adjoint du COMETRO à Léopoldville. Ce même jour le Capt Migliavacca effectuait un crash avec le K-18 après son décollage de Paulis. Aucun blessé n’est à déplorer suite à cet accident.

van de Force Publique in een militair kamp. Hiervoor kreeg de commandant van de Force Publique jaarlijks een compensatie van 200 vlieguren DC-3.

Tot in 1958 was Cdt Mollet bevelhebber van de “Flight Transport Congo”, na hem was het de beurt aan Kapt T. Migliavacca.

Op 12 april 1960 landde de K-40 als eerste vliegtuig op de nieuwe piste van Kitona met als co-piloot Kol A. Nitelet. Hij had de functie van “Commandant Désigné Air” (CDA) en adjunct van COMETRO in Leopoldstad. Dezelfde dag maakte Kapt Migliavacca een crash na het opstijgen in Paulis met de K-18, niemand raakte bij dit ongeval gewond.

Op 29 juni 1960, na een periode van drie jaar in Congo, keerden P. Daubresse en R. Feuillen terug naar België. Zij werden respectievelijk vervangen door J. Danhiez en Garroy. Bij de onafhankelijkheid van de kolonie op 30 juni 1960 wordt de “Flight Transport Congo” opgedoekt. Een smaldeel luchttransport wordt gevormd op BAKA met DC-3 en C-119 toestellen en kapitein R. Terrijn als bevelhebber. Enkele bemanningen DC-3 werden overgeplaatst naar Usumbura waar een nieuwe “Flight Transport” werd gevormd met DC-3. Twee Dakota’s werden aan Katanga geschonken en geregistreerd als KAT-03 en KAT-02.

Le 29 juin 1960, P. Daubresse en R. Feuillen reviennent en Belgique après une période de trois années au Congo. Ils sont respectivement remplacés par J. Danhiez en Garroy. Lors de l’indépendance de la colonie, le 30 juin 1960, le “Flight Transport Congo” est démantelé. Une escadrille de



transport aérien est constituée à BAKA avec des appareils DC-3 et C-119 et avec comme commandant: le capitaine R. Terrijn. Quelques équipages DC-3 sont déplacés vers Usumbura où un nouveau “Flight Transport” est créé avec des DC-3. Deux Dakotas sont donnés au Katanga et sont immatriculés KAT-03 et KAT-02.



De eerste bevelhebber van de 15 Wing: Jean de Callataÿ

Door Axel Vermeesch

De eerste foto in de portretgallerij van de bevelhebbers van de 15 Wing is deze van majoor Pierre Arend, korpscommandant 1946 – 1948. Lange tijd is aangenomen dat hij bevelhebber van de 169 Wing was, toen deze luchttransporteenheid in 1948 van naam veranderde en de 15 Wing Vervoer en Verbindingen werd.

Twee vaststellingen

Bij de opzoekingen ter voorbereiding van de tentoonstelling “60 jaar 15 Wing in beeld en woord” trokken twee feiten onze aandacht:

- Op 10 april 1947 gebeurt het eerste dodelijk ongeval in de Belgische militaire luchttransport. Op die dag vliegt een DC-3 van de 169 Wing uit Evere tegen een heuvel nabij Prestwick in Schotland. Zes bemanningsleden komen bij deze ramp om het leven. In een verklaring naar aanleiding van dit ongeval verklaart majoor Arend dat hij de functie bekleedt van commandant BTC (Base du Transport et de Communications) van Evere.

In een brief van 17 juli 1991 aan Jo Huybens schrijft Jean de Callataÿ (1906-1995) het volgende:

“Op het einde van de oorlog vormden de “Belgian Dakota Flight” en de “Metropolitan Communication Flight” de 169 Wing in de RAF op het vliegveld van Hendon nabij Londen.

Deze eenheid stond onder het bevel van “squadron leader” Carlier. Als in 1946 de Belgische Luchtmacht gecreëerd werd, verlieten wij de RAF om ons in Evere te vestigen. Onze bevelhebber Carlier, die niet tot het Belgisch beroepskader behoorde, verliet de Luchtmacht in 1947.

Majoor Arend werd commandant van de basis van Evere en ik commandant van de 169 Wing transport, die later de 15 Wing werd.”

Om er achter te komen wie van deze twee officieren in de periode 1946-1948 bevelhebber was van de 169 Wing

Transport en de 15 Wing Vervoer en Verbindingen gingen wij ons in deze zaak verdiepen. We zochten informatie bij in ons Dakota-archief, de RAF en in de archieven (CDH)

Le premier commandant du 15 Wing: Jean de Callataÿ

Par Axel Vermeesch
Traduction de Gilbert Desmet

La première photo de la galerie de portraits des commandants du 15 Wing est celle du major Pierre Arend, chef de corps 1946 – 1948. Des suppositions ont longtemps plané sur qui commandait effectivement le 169 Wing lorsque cette unité de transport aérien a changé de nom en 1948 pour devenir le 15 Wing de Transport et de Communications.

Deux constatations

A l’occasion de recherches en préparation de l’exposition «60 ans du 15 Wing en mots et en images», deux faits ont attirés notre attention:

- Le 10 avril 1947 a lieu le premier accident mortel du transport aérien militaire belge. A cette date, un DC-3 du 169 Wing d’Evere s’écrase contre une colline près de Prestwick en Ecosse. Six membres d’équipage y perdent la vie. Dans une déclaration concernant cet accident, le major Arend déclare exercer la fonction de commandant du BTC (Base du Transport et de Communications) d’Evere. Dans une lettre du 17 juillet 1991 adressée à Jo Huybens, Jean de Callataÿ (1906-1995) écrit ce qui suit:

«A la fin de la guerre, le “Belgian Dakota Flight” et le “Metropolitan Communication Flight” ont formé le 169 Wing de la RAF sur l’aérodrome de Hendon près de Londres. Cette unité était sous le commandement du “squadron leader” Carlier. Lorsqu’en 1946, la Force Aérienne Belge a été créée nous avons quitté la RAF pour nous installer à Evere. Notre commandant Carlier, qui ne faisait pas partie du cadre actif belge, a quitté la Force Aérienne en 1947. Le Major Arend est devenu commandant de la base d’Evere

et moi commandant du 169 Wing de transport qui, plus tard, est devenu le 15 Wing.»

Pour déterminer qui de ces deux officiers était, dans la période 1946-1948, commandant du 169 Wing de Transport et du 15 Wing de Transport et de Communications nous devons donc approfondir la question.

Nous avons recherché des informations chez nous, dans les archives du Dakota, à la RAF et dans les archives (CDH) de la Direction Générale du Renseignement et de

37. Exercice d'un CMTD à la troupe dans l'emploi de Bevelvoering bij de troep in de betrekking van						
Command. de Cie - Command. van Cie			Command. de regi - Command. van regi			
Unité - Eenheid	Du-Van	Au Tot	Unité - Eenheid	Du-Van	Au-Tot	
3 / II / 2 ^{de}	1936	1940				
Esc. T. et C.	1/10/46	31/3/47				
169 ^e Wing	11/4/47	21/4/48				
15 ^e Wing	22/4/48	21/4/48				



van de Generale Dienst Inlichtingen en Veiligheid van de Krijgsmacht.

Betreffende **P. Arend** kon CDH ons een zeer beperkt aantal inlichtingen verstrekken: op 15 maart 1946 komt hij terug uit Engeland en vervoegt de Vliegschool te Schaffen. Hij wordt majoor benoemd op 29 september 1946 en luitenant-kolonel op 26 september 1949. Hij wordt op pensioen gesteld op 1 december 1952.

Betreffende **J. de Callataÿ** daarentegen beschikt het CDH over het Model 3020 "Kaart eigenaardigheden Officier". Uit de gegevens hierop vermeld stellen wij vast dat hij achtereenvolgens bevelhebber werd van het Smaldeel Transport en Communicaties (1 december 1946 tot 31 maart 1947), de 169 Wing Transport (1 april 1947 tot 27 april 1948) en van de 15 Wing Vervoer en Verbindingen (28 april 1948 tot 28 juni 1948). Zie uittreksel Model 3020 in de tekst.

Loopbaan van P. Arend (1908-1991) en J. de Callataÿ (1906-1995)

Pierre Arend wordt geboren te Soignies op 8 september 1908.

Na de Militaire School vervoegt hij als onderluitenant de infanterie, maar na enkele maanden stapt hij over naar het Militair Vliegwezen en wordt piloot gebrevetteerd op 30 november 1931. Hij wordt naar het 2de Regt Aé gestuurd tot hij instructeur wordt in de "Ecole Civile de l'Aviation". Na een paar jaar komt hij opnieuw terecht bij het 2de Regt Aé als testpiloot. Na de Duitse invasie vliegt hij op 15 mei met zijn regiment naar Frankrijk. In augustus is P. Arend terug in België, maar hij vlucht naar Engeland in juni. Als piloot in de RAF doet hij dienst in zes verschillende smaldelen en voert hij oorlogsopdrachten uit in Europa en Birma. Na de oorlog vervoegt hij de "Belgian Training School" van de RAF. Op 15 maart 1946 komt hij terug naar België en wordt hij voor korte tijd instructeur in de vliegschool te Schaffen. Als majoor wordt hij in 1946 commandant BTC (Base du Transport et de Communications) in Evere en later bij de Groep Opleiding en Training waar hij bevorderd wordt tot luitenant-kolonel op 26 september 1949. Op 1 oktober 1949 wordt hij overgeplaatst naar de Jachtvliegschool te Koksijde waar hij op rust gesteld wordt op 1 december 1952.

Jean de Callataÿ wordt geboren te Antwerpen op 27 november 1906.

Hij wordt ingelijfd bij het Belgisch leger als dienstplichtig soldaat bij het 1ste Regt Jagers te voet op 1 december 1927 en wordt nog hetzelfde jaar toegelaten tot de Militaire School.

Op 1 december 1929 gaat hij naar het Militair Vliegwezen en wordt waarnemer. Van 22 oktober 1930 tot 19 februari 1931 wordt hij opgeleid tot piloot in de "Ecole Civile de l'Aviation". Na een kort verblijf in het 1ste Regt Aé voegt hij zich in december 1931 bij het 2de Regt Aé.

In 1940 is hij commandant van het 3 Jachtmaldeel/ II Groep/2 Regt (3/II/2Aé) te Nijvel, uitgerust met Fiat CR-42 toestellen. Bij de Duitse invasie op 10 mei krijgt hij het bevel zijn smaldeel te ontplooiën naar Brustem. Als zijn formatie de landing op Brustem voorbereidt, bemerkt hij een

la Sécurité de la Défense.

Le CDH n'a pu nous fournir qu'un nombre très limité d'informations concernant **P. Arend**: le 15 mars 1946, il revient d'Angleterre et rejoint l'Ecole de Pilotage à Schaffen. Il est nommé major le 29 septembre 1946 et lieutenant-colonel le 26 septembre 1949. Il est mis à la retraite le 1 décembre 1952.

Le CDH dispose par contre du Modèle 3020 «Carte caractéristiques Officier» de **J. de Callataÿ**. Des données qui y sont mentionnées nous pouvons déterminer qu'il a successivement été commandant de l'Escadrille Transports et Communications (1 décembre 1946 au 31 mars 1947), du 169 Wing Transport (1 avril 1947 au 27 avril 1948) et du 15 Wing Transport et Communications (28 avril 1948 au 28 juin 1948). Voir l'extrait du Modèle 3020 dans le texte.

Carrières de P. Arend (1908-1991) et de J. de Callataÿ (1906-1995)

Pierre Arend est né à Soignies le 8 septembre 1908.

Après l'Ecole Militaire, il rejoint l'infanterie comme sous-lieutenant mais, après quelques mois, il passe à l'Aviation Militaire et devient pilote breveté le 30 décembre 1931. Il est muté au 2^e Regt Aé jusqu'à ce qu'il devienne instructeur à l'"Ecole Civile de l'Aviation". Après quelques années il revient au 2^e Regt Aé comme pilote d'essai. Après l'invasion allemande, il s'envole le 15 mai vers la France avec tout son régiment. En août, P. Arend est de retour en Belgique, mais il fuit vers l'Angleterre en juin. Comme pilote à la RAF, il sert dans six escadrilles différentes et exécute des missions de guerre en Europe et en Birmanie. Après la guerre, il rejoint la "Belgian Training School" de la RAF. Il revient en Belgique le 15 mars 1946 et devient instructeur à l'école de pilotage de Schaffen pour une courte période. En 1946 il devient commandant du BTC (Base du Transport et de Communications) à Evere, comme major, et commande plus tard le Groupe Formation et Entraînement où il est promu lieutenant-colonel le 26 septembre 1949. Le 1 octobre 1949, il est muté à l'Ecole de vol de la Chasse à Koksijde où il est mis à la retraite le 1 décembre 1952.

Jean de Callataÿ est né à Anvers le 27 novembre 1906.

Il rejoint l'Armée Belge comme soldat milicien auprès du 1^{er} Regt de Chasseurs à Pied le 1 décembre 1927 et est, la même année encore, admis à l'Ecole Militaire.

Le 1 décembre 1929, il passe à l'Aviation Militaire et devient observateur. Du 22 octobre 1930 jusqu'au 19 février 1931, il est formé comme pilote à l'"Ecole Civile de l'Aviation". Après un bref séjour au 1^{er} Regt Aé, il rejoint le 2^e Regt Aé en décembre 1931.

Quand notre pays est agressé en 1940, il est commandant de la 3^e Escadrille de Chasse/ II Groupe/2 Regt (3/II/2Aé) à Nivelles, équipée d'avions Fiat CR-42. Lors de l'invasion allemande le 10 mai, il reçoit l'ordre de déployer son escadrille à Brustem. Quand sa formation prépare son atterrissage à Brustem, elle aperçoit une formation d'avions Ju-52 allemands à proximité de Tongres. J. de Callataÿ vole vers la formation et abat un des avions de transport allemand. Quand, le 14 mai, le II Groupe doit couvrir la retraite des troupes françaises de Fleurus, J. de Callataÿ abat un Bf-109 allemand. Le 15 mai, le II Groupe quitte la Belgique pour s'installer en France. Le 20 août, J.de



Pierre Arend

formatie Duitse Ju-52 vliegtuigen in de nabijheid van Tongeren. J. de Callataÿ vliegt er op af en haalt een van de Duitse transporttoestellen neer. Als de II Groep op 14 mei de terugtrekking van de Franse troepen uit Fleurus moet dekken, haalt de Callataÿ een Duitse Bf-109 neer. Op 15 mei verlaat de II Groep België om zich in Frankrijk te vestigen. Op 20 augustus is J. de Callataÿ terug in België. Op 27 maart 1942 vlucht hij naar Engeland, waar hij op 4 mei ingelijfd wordt bij de Belgische sectie van de RAF. Na een training van zes maanden belandt hij via het 616 Smaldeel bij het 350 Smaldeel op 3 maart 1943. Op 25 september 1943 wordt zijn Typhoon boven Duitsland neergeschoten en wordt hij krijgsgevangen tot 8 mei 1945.

Het geslacht de Callataÿ

Jean de Callataÿ, is een afstammeling van een grote en beroemde familie van Hongaarse oorsprong.

Frans II, de Habsburgse keizer van het Heilig Roomse Rijk (waartoe ook Hongarije behoorde), verhief de familie de Callataÿ in 1794 tot de adelstand.

In de geschiedenis waren het Habsburgse Oostenrijk, Hongarije en de zuidelijke Nederlanden nauw met elkaar verbonden. De zuidelijke Nederlanden stonden onder Oostenrijks bewind van 1713 tot 1744 en van 1748 tot 1797. Hierdoor verspreiden zich leden van grote Hongaarse families tot in onze streken.

In 1901 werd luitenant-generaal Edouard de Callataÿ (geboren in 1830) in de Belgische adelstand verheven. Hij heeft momenteel 189 nakomelingen. Twee van zijn zoons, Armand en Georges, werden luitenant-generaal in het Belgisch leger. Telgen van dit beroemde geslacht vindt men tot op vandaag nog terug in de Belgische zakenwereld, de metaalindustrie, het bankwezen, de astronomie, de beeldende kunsten, de muziek, de universitaire en de juridische wereld.

Jean de Callataÿ: eerste commandant van de 15 Wing

Het is wel duidelijk dat niet majoor Pierre Arend, maar wel luitenant-kolonel Jean de Callataÿ de eerste bevelhebber van de 15 Wing was. Heel waarschijnlijk heeft men in de tijd gedacht dat majoor P. Arend als commandant van de Basis Transport en Verbindingen (BTC base du transport et de communications) te Evere ook bevelhebber was van de 169 Wing, wat niet het geval was. In het leger, ook vandaag nog, maakt men een onderscheid tussen de kwartiercommandant en de eenheidscommandant. Deze twee functies kunnen soms door dezelfde officier uitgevoerd worden; soms ook niet, zoals in het geval van het vliegveld van Evere en de 169 Wing.

Callataÿ est de retour en Belgique. Le 27 mars 1942 il fuit vers l'Angleterre où il est incorporé dans la section belge de la RAF le 4 mai. Après un entraînement de six mois, le 3 mai 1943, il atterrit à la 350 Escadrille après un passage à la 616 Escadrille. Le 25 septembre 1943, son Typhoon est abattu au-dessus de l'Allemagne et il sera prisonnier de guerre jusqu'au 8 mai 1945.



Jean de Callataÿ

La famille de Callataÿ

Jean de Callataÿ est un descendant d'une grande famille d'origine hongroise.

François II, empereur Habsbourgeois du Saint Empire Catholique (auquel la Hongrie faisait partie), a élevé la famille de Callataÿ à la noblesse en 1794.

Dans l'histoire, l'Autriche Habsbourgeoise, la Hongrie et les Pays-Bas méridionaux étaient étroitement liés entre eux.



De 1713 à 1744 et de 1748 à 1797, les Pays Bas méridionaux étaient sous régime autrichien. C'est ainsi que des membres de grandes familles hongroises se sont dispersés jusque dans nos régions.

En 1901, le lieutenant-général Edouard de Callataÿ (né en 1830) est élevé à la noblesse belge. Il compte pour l'instant 189 descendants. Deux de ses enfants, Armand et Georges, ont été lieutenant-généraux à

l'Armée Belge. Nous retrouvons encore aujourd'hui des descendants de cette illustre famille dans les sphères belges des affaires, de l'industrie métallurgique, de monde bancaire, de l'astronomie, des beaux-arts, de la musique, des mondes universitaires et juridiques.

Jean de Callataÿ: premier commandant du 15 Wing

Il est clair que ce n'est pas le major Arend, mais bien le lieutenant-kolonel Jean de Callataÿ qui était le premier commandant du 15 Wing. Dans le temps, certains ont probablement pensé que le major P. Arend, comme commandant de la BTC (Base du Transport et de Communications) à Evere, était aussi commandant du 169 Wing, ce qui n'était pas le cas. Dans l'armée, aujourd'hui encore, une distinction est faite entre le commandant de quartier et le commandant d'unité. Ces deux fonctions peuvent parfois être exercées par le même officier, mais pas toujours, comme c'était le cas de l'aérodrome d'Evere et le 169 Wing.



200.000 vliegreuren C-130H

De C-130 vloot die sedert 1972-73 in gebruik is bereikte in september het magisch aantal vliegreuren van 200.000. Het 200.000ste uur werd bereikt gedurende een oefenvlucht met toestel CH-07, de C-130 met de prachtige Sioux op de staart geschilderd ter gelegenheid van "60 jaar 15 Wing". De boordbevelhebber was kolonel B. Flamang,



korpscommandant van de 15 Wing. Bij deze speciale gelegenheid overhandigde M. Ogg, de Europese regionale directeur van Lockheed, een herinneringsplak aan de bemanning van de CH-07.

Koninklijke reis India

Van 2 tot 12 november brachten koning Albert II en koningin Paola een bezoek aan Indië.

In het koninklijk gevolg waren o.a. een honderdtal personaliteiten uit de Belgische zaken- en wetenschappelijke wereld. Gezien de lange duur van de reis en het groot belang van deze zending voor ons land mocht niets verkeerd lopen en was er dus een degelijke organisatie vereist.

Alvorens het koninklijk gezelschap met de Airbus CA-01 (Maj K. De Winter, Cdt P. Antoine en Cdt J. Hanssens) op 2 november uit Melsbroek vertrok, waren twee piloten (Cdt S. Heyman en Cdt J.L. De Beir) met een luchtvaartmaatschappij reeds naar New Delhi gevlogen. Zij zouden daar het koninklijk vliegtuig overnemen om de reis op 3 november in Indië verder te zetten. De piloten van de CA-01 die midden in de nacht van 2 op 3 november via Dubai in New Delhi landden moesten een verplichte rustperiode inlassen en zouden dan met de Falcon CD-01 terugvliegen naar Melsbroek.

De Falcon CD-01 (Col B. Masuy en Cdt K. De Baets) was op 30 oktober met minister van Buitenlandse Zaken K. De Gucht uit Melsbroek vertrokken naar Rwanda en landde op 2 november in New Delhi, zodat minister De Gucht vanaf 3 november de koninklijke reis door Indië kon meemaken. In New Delhi zou de Falcon CD-01 echter technische problemen krijgen. Het toestel zou pas op 6 november terug kunnen vliegen naar Melsbroek. De piloten die op 2 november uit Melsbroek met



200.000 Heures de vol C-130

La flotte des C-130H en service depuis 1972-73, a atteint au mois de septembre écoulé le nombre magique de 200.000 heures de vol. La 200.000ième heure fut atteinte au cours d'un vol d'entraînement avec le CH-07. A l'occasion du 60ième anniversaire du 15ième Wing, cet appareil était décoré d'un magnifique Sioux peint sur la queue. Le commandant de bord était le colonel B. Flamang, chef de corps du 15ième Wing.

Suite à cette prestation de 200.000 heures, monsieur Ogg, directeur régional européen du constructeur aéronautique «Lockheed» a remis une plaque commémorative à l'équipage.



Voyage royal en Inde

Du 2 au 12 novembre, le roi Albert II et la reine Paola ont rendu une visite aux Indes. Une centaine de personnalités belges du monde des affaires et du domaine scientifique accompagnaient nos souverains.

La durée particulière de ce voyage ainsi que la grande importance que cette mission signifiait pour notre pays, exigeait qu'aucun détail ne puisse être laissé au hasard. Il en résulte qu'il fallait donc une préparation minutieuse.

Avant le départ de Melsbroek de l'Airbus CA-01 le 2 novembre (Maj K. De Winter, Cdt P. Antoine et le Cdt J. Hanssens), un autre équipage Airbus (Cdt S. Heyman et Cdt J.L. De Beir) s'était déjà embarqué à bord d'un avion de ligne à destination de New Delhi. Dès le 3 novembre

il y prendra en charge l'avion royal afin de poursuivre le voyage aux Indes. Le CA-01 arrivait à New Delhi via Dubai, où il atterrissait dans le milieu de la nuit du 2 au 3 novembre. L'équipage initial devait intercaler une période de repos obligatoire et retournerait à Melsbroek dans le Falcon CD-01.

Le 30 octobre, le CD-01 (Col B. Masuy et Cdt K. De Baets), était parti de Melsbroek vers le Rwanda avec à son bord le ministre des Affaires Etrangères K. De Gucht. De là, il était prévu de partir vers New Delhi où il atterrissait le 2 novembre afin de permettre au ministre De Gucht de se joindre au groupe royal. Au lieu de retourner immédiatement à Melsbroek, il n'est parti que le 6 novembre suite à



de Airbus CA-01 vertrokken waren vliegen nu met een luchtvaartmaatschappij i.p.v. met de CD-01 terug naar Melsbroek.

Op 5 november 's avonds vertrekt de tweede Airbus CA-02 (Cdt T. Dewulf en Cdt W. Meukens) uit Melsbroek naar Mumbai (het vroegere Bombay) waar het als reserve zal blijven staan voor de CA-01 die het koninklijk gezelschap van 6 tot en met 11 november door het reusachtige land Indië zal vervoeren: Mumbai, Madras, Tiruchirappalli en weer Madras. Op 12 november landden beide Airbus-toestellen veilig terug in Melsbroek.

DR Congo: vluchtelingen in Noord-Kivu

Begin oktober verovert de afvallige generaal Nkunda met zijn strijders van het CNDP (Congrès National pour la Défense du Peuple) de steden Rutshuru en Rumangabo in het noorden van de Congolese provincie Noord-Kivu. Terwijl de FARDC (Forces Armées de la République Démocratique du Congo) op de vlucht slaan en de soldaten van de MONUC toekijken, dreigt Nkunda op te rukken naar Goma en deze stad in te nemen. Duizenden Congolezen slaan op de vlucht en vestigen zich in de kampen rond Goma.

De Belgische C-130 die permanent in Congo staat, wordt paraat gesteld om de Belgen in Noord-Kivu eventueel te evacueren. Als dat niet nodig blijkt, wordt het toestel vanaf 4 november ingezet om 71 ton hulpgoederen van de Belgische NGO Memisa van Kinshasa over te vliegen naar Goma (zes rotaties).

Op 20 november aanvaardt de UNO-veiligheidsraad een versterking van de MONUC. Het aantal troepen zal verhoogd worden van 17.000 naar 20.100 man. De kans dat België militairen aan deze versterking deelnemen blijft klein; maar de inzet van Belgische C-130 vliegtuigen voor troepentransport wordt mogelijk geacht.

Crazy Trip 2008

Van 17 tot 21 november organiseerde Defensie op het nationale grondgebied een grootschalige militaire oefening "Crazy Trip 08". Dit is een NEO (Non-combatant Evacuation Operation) waarbij de capaciteiten van de vier componenten van onze Defensie getest worden voor het evacueren van landgenoten in gevaar. De paracommando's en de C-130 bemanningen speelden in het scenario van deze oefening een hoofdrol. Verschillende C-130's werden ontplooid op de reservevliegvelden van Bertrix en Sint-Hubert en opereerden eveneens vanop de basis van Florennes. Ook Nederlandse militairen namen deel aan deze NEO.

Een Europese luchttransportvloot

Op 12 november ondertekenen 12 Europese ministers van Defensie een intentieverklaring voor de oprichting van een "European Air Transport Fleet" (EATF): België, Tsjechië, Duitsland, Griekenland, Spanje, Frankrijk, Italië, Luxemburg, Nederland, Portugal, Roemenië en Slowakije. Wegens een tekort aan militaire transportvliegtuigen voor het uitvoeren van grote militaire operaties zullen deze landen hun vliegtuigen (type C-130 en A-400M) in een gemeenschappelijke vloot plaatsen onder het commando van het reeds bestaande "European Air Transport Command" (EATC) dat waarschijnlijk een vaste plaats

des problèmes techniques. De ce fait, l'équipage initial de l'Airbus CA-01 est retourné à Melsbroek avec une compagnie aérienne civile.

Le deuxième Airbus, le CA-02 (Cdt T. Dewulf et Cdt W. Meukens), décolle le 5 novembre dans la soirée à destination de Mumbai (autrefois appelé Bombay). Il y restera en réserve pour le cas où le CA-01 rencontrerait éventuellement des problèmes techniques. Du 6 au 11 novembre ce dernier transportera la suite royale à travers l'immense territoire de l'Inde: Mumbai, Madras, Tiruchirappalli pour revenir à Madras. C'est le 12 novembre que les deux Airbus atterrissent sain et sauf à Melsbroek.

La RD du Congo: des réfugiés au Nord Kivu

Au début d'octobre, le général dissident Nkunda conquiert, avec ses militants du CNDP (Congrès National pour la Défense du Peuple), les villes de Rutshuru et de Rumangabo, situées au nord de la province du Nord Kivu. Pendant que les FARDC (Forces Armées de la République Démocratique du Congo) prennent la fuite et pendant que les soldats du MONUC assistent en spectateur, le général Nkunda menace de marcher sur Goma et de prendre la ville. Des milliers de citoyens congolais prennent la fuite et s'installent dans des camps autour de Goma.

Le C-130 belge, stationné en permanence au Congo, est tenu en état d'alerte afin d'évacuer éventuellement les belges résidant au Nord Kivu si besoin en est. Comme cette opération ne s'avère pas nécessaire, l'appareil est affecté, à partir du 4 décembre, au transport de 71 tonnes de denrées de secours de l'ONG belge Memosa de Kinshasa vers Goma. Ce transport s'effectuera en six vols aller-retour.

Le 20 novembre, le Conseil de Sécurité de l'ONU accepte un renforcement de la MONUC. Le nombre de militaires sera augmenté de 17.000 à 20.100 hommes. La possibilité que des militaires belges fassent partie de cette augmentation est très minime. Par contre il est fort possible que des C-130 belges effectueront le transport de ces troupes supplémentaires.

Crazy Trip 2008

Du 17 au 21 novembre la Défense a organisé des manœuvres de grande envergure sur notre territoire national sous l'appellation «Crazy Trip 08». Il s'agit d'une NEO (Non-combatant Evacuation Operation) pendant laquelle les capacités des quatre composantes de notre Défense seront examinées en matière d'évacuation de nos compatriotes en cas de danger. Les para-commandos et les équipages C-130 exerçaient un rôle de premier plan dans le scénario de ces manœuvres. Plusieurs C-130 étaient déployés à partir des plaines de réserve de Bertrix et de Saint Hubert et de plus, ils opéraient également à partir de la base de Florennes. Il est à noter que des militaires néerlandais participaient également à cette NEO.

Une flotte de transport aérien européenne

Le 12 novembre, les 12 Ministres Européens de la Défense ont signé une déclaration d'intention ayant pour objectif de créer une «European Air Transport Fleet» (EATF) comprenant la Belgique, l'Etat Tchèque, l'Allemagne, la Grèce, l'Espagne, la France, l'Italie, le Luxembourg, les



krijgt in België op de basis van Bevekom. Nederland heeft de basis van Eindhoven ook ter beschikking gesteld voor het vestigen van het EATC. (Zie ook Dakota News nr 40 blz 27).

De langverwachte Hercules CH-14 komt er aan

In 2007 kocht Defensie in de USA een tweedehands C-130E, ter vervanging van de Hercules CH-06 die verwoest werd in de brand bij Sabena Technics in mei 2006. Het toestel kwam op 8 april 2007 op Zaventem aan. Sedertdien werd het door Sabena Technics aangepast aan de normen van de Belgische Air Component/15 Wing. Het toestel verliet in oktober de werkplaats en begon aan de testfase. Het kreeg niet de registratie CH-13, maar wel CH-14! Voor het einde van dit jaar zou het opgenomen worden in de vloot van de 15 Wing. (Zie ook Dakota News nr 39 blz 21)

Rare vogel op Melsbroek

De NAVO E-3A Component binnen de NATO Early Warning Force (NAEW-F) bestaat 25 jaar en heeft reeds groot nut bewezen gedurende de vele crisissen van de laatste 15 jaar binnen en buiten Europa. Momenteel worden de AWACS-vliegtuigen uit Geilenkirchen ingezet boven Afghanistan met o.a. Belgische bemanningsleden aan boord. Het AWACS-toestel (B-707) dat speciaal beschilderd werd ter gelegenheid van het 25 jarig bestaan van de organisatie hield in oktober een stop in Melsbroek.



Le Hercules CH-14 longuement attendu, arrive

En remplacement de l'Hercules CH-06 complètement détruit lors de l'incendie de Sabena Technics en 2006, la Défense s'est procuré en 2007 aux USA un appareil d'occasion C-130 mais du type E. L'avion est arrivé à Zaventem le 8 avril 2007. Depuis lors, il a été complètement révisé et adapté par Sabena Technics suivant les normes du Belgian Air Component/15 Wing. Dans le courant du mois d'octobre le C-130 a quitté les ateliers pour subir les essais en vol. Il a été immatriculé CH-14 et non CH-13. Avant la fin de l'année, le CH-14 sera accueilli dans la flotte du 15^{ème} Wing (voir également Dakota News no 39, page 21).

Un Oiseau rare à Melsbroek

La Component E-3A du NATO Early Warning Force (NAEW-F) existe depuis 25 ans et a déjà prouvé sa grande utilité pendant un nombre important de crises et ceci, au cours des 15 dernières années aussi bien en Europe qu'ailleurs.

En ce moment, les avions AWACS stationnés sur la base de Geilenkirchen opèrent au-dessus de l'Afghanistan. Parmi d'autres, des équipages belges sont à leur bord. A l'occasion de cet anniversaire de 25 ans, un de ces AWACS a reçu une décoration tout à fait spéciale. Dans le courant du mois d'octobre il a fait escale à Melsbroek.

Le 15 Wing Canadien

Les Forces Armées Canadiennes possèdent aussi un 15^{ème} Wing, basé à Mc Ewen Airfield Moose Jawis. Cette unité est la base principale du NATO Flying Training Center au Canada (NFTC) et c'est également l'unité d'attache du team acrobatique très renommé «The Snowbirds».

Depuis l'année 2000 les Forces Armées Canadiennes et l'industrie privée joignent leurs efforts afin de laisser évoluer la NFTC de façon aussi rentable que possible. Dans le ciel de Saskatchewan, des pilotes militaires venant du monde entier y sont professionnellement formés comme pilotes de chasse expérimentés.

De Canadese 15 Wing

Ook in de Canadese strijdkrachten bestaat er een 15 Wing! McEwen Airfield Moose Jawis is de thuishaven van deze zeer speciale eenheid. Deze Wing is de voornaamste basis van de "NATO Flying training in Canada" (NFTC) en de thuisbasis van het bekende acrobatieteam "The Snowbirds". Sedert 2000 werken de Canadese strijdkrachten en industrie in deze wing samen om de NFTC zo efficiënt mogelijk te laten verlopen. Militaire piloten van over de hele wereld worden in de hemel boven Saskatchewan deskundig opgeleid tot ervaren gevechtspiloten.





Lt Gen VI b.d. A. Debêche: stuurde de redacteur een briefje met meer informatie over de opdracht met Belgische DC-3's waarover de heer Claude Paris het had in zijn brief (zie Dakota News 43 blz 27).

“Aan deze zending naar Tebessa (Tunesische grens) heb ik de beste herinneringen overgehouden. Het was een zeer operationele opdracht voor die tijd. Men had me opgedragen Philippeville in Algerije te vervoegen met drie DC-3 toestellen, we zouden daar voor een bepaalde tijd onze basis vestigen. Ik bestuurde de K-15, de kapiteins Gobin en Thonon de andere twee toestellen. Het was in september 1951. We voerden gedurende één week drie parachutages per dag uit voor 10u30 in de voormiddag, want nadien was valschermspringen niet meer mogelijk wegens de Sirocco-wind.

We stegen op om 5u30 vanuit Philippeville met de 1^{ste} stick en “herlaadden” in Jouk, op een met stenen bezaaide woestijn piste. De ontvangst was hartelijk. Een van de DC-3's had een gescheurde band en Air France gaf ons een vervangwiel. Het was een bataljon van het Vreemdelingenlegioen dat we parachuteerden.

Deze opdracht gebeurde als versterking van de Franse luchtmacht die daar slechts beschikte over twee Ju-52 voor deze belangrijke manoeuvres.

Van deze opdracht brachten we de traditie van de “mechoui” mee naar de 15 Wing.

Ziedaar een kleine samenvatting van deze opdracht die in een fantastische sfeer verliep en waarvan ik nog niets vergeten ben”.

Gemeente Steenokkerzeel: In een brief van 8 september dankt burgemeester K. Servranckx de VZW Dakota voor het onthaal en bezoek van de nieuwe inwoners van de gemeente op zaterdag 6 september.

Reacties op onze website

www.dakota15wing.be

Een tiental berichten met aanmoedigingen en lof voor onze website en webmaster JP Van Doorselaer vloeiden binnen.

Eén bericht eruit: “Bravo voor de webmaster en het hele team voor het puike werk om het Dakota documentatiecentrum aan de wereld voor te stellen” laten Rudy en José Geirnaert ons weten.

Uit ons gastenboek:

- “An excellent display, very informative. It deserves a bigger audience! In England we forgot the important work Belgian air transport has done in many overseas areas”, John King, British Aviation Preservation Council, 13 oktober 2008.

- “Dank aan de vrijwilligers van Dakota voor de warme ontvangst en de inwijding in de lange geschiedenis van de 15 Wing”, kolonel b.d. M. Van Hellemont, 22 oktober 2008.

- “Very well done . Excellent historical presentation. Brings back many old memories”, J. Mc Bride Col USAF, 22 november 2008.

- “Gezien de loopbaan van mijn vader in de 15 Wing, is de tentoonstelling over 60 jaar 15 Wing ook een deel van mijn geschiedenis”, Jan Wyckaert, 23 november 2008.

Lt Gén Avi e.r. A. Debêche: donne des informations supplémentaires sur la mission mentionnée dans la lettre de monsieur Claude Paris (voir Dakota News n° 43 page 27).

«Cette mission à Tebessa (frontière tunésienne) me laisse le meilleur souvenir, mission très opérationnelle pour cette époque. On m'avait chargé de rejoindre Philippeville en Algérie (qui devait être notre base pour un certain temps) avec trois DC-3. Je pilotais le K-15, les capitaines Gobin et Thonon pilotaient les deux autres. C'était au mois de septembre 1951. Nous avons effectué pendant une semaine, trois parachutages par jour avant 10h30 au



matin car après cette heure le Sirocco ne permettait plus de parachutages.

Nous décollions à 05h00 de Philippeville avec le premier stick et nous «rechargions» dans le désert à Jouk, sur une piste du désert, très caillouteuse. Un de nos DC 3 à Jouk a éclaté un pneu et Air France nous a dépanné avec une roue de réserve. L'accueil fut chaleureux. C'était le batallion de la Légion étrangère que nous «dropions».

Nous étions en renfort de l'aviation française qui ne disposait que de deux Ju-52 pour ces importantes manoeuvres. C'est de cette mission que nous avons rapporté au 15 Wing la tradition du «mechoui».

Voilà un petit résumé de cette mission dont l'ambiance était extra et dont je n'ai rien oublié.

Commune de Steenokkerzeel: le 8 septembre dernier une lettre a été reçue de monsieur le Bourgemestre K. Servranckx dans laquelle il remercie l'a.s.b.l. Dakota pour l'aimable et l'intéressant accueil du samedi 6 septembre qui a été réservé aux nouveaux habitants de sa commune.

Réactions à notre nouveau website

www.dakota15wing.be

Nous avons eu le plaisir de recevoir une dizaine de réactions avec encouragements et éloges concernant notre nouveau website et notre webmaster J.P. Van Doorselaer.

Nous citons un de ces messages venant de Rudy et José Geirnaert: «Un grand bravo pour le webmaster et le team pour l'excellente façon de présenter le Centre de Documentation Dakota au monde entier.

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

Aan al onze lezers :

à tous nos lecteurs:

**Gelukkig
Nieuwjaar**

**Bonne
Année**