



# DAKOTA

*News*

N° 50 - Juni 2010  
Jun 2010

**50**  
*Special Edition*



**Congo, 1960 - 2010**

# Inhoud



# Sommaire

Blz 3 : Editoriaal

Blz 4 : Editoriaal (nr 1, Jo Huybens)

Blz 5 : Dakota News, een terugblik

Blz 7 : De 15 Wing in Kongo

Blz 13 : Drama in Luluaburg,  
10 juli 19960

Blz 20 : Belgische C-130 in steun  
van MONUC

Blz 26 : 15 Wing vandaag

Blz 33 : Dakota Flash



P 3 : Editorial

P 4 : Editorial (n° 1, Jo Huybens)

P 5 : Dakota News, une rétrospective

P 7 : Le 15 Wing au Congo

P 13 : DRame à Luluabourg, le 10  
juillet 1960

P 20 : C-130 belge en appui de  
MONUC

P 26 : 15 Wing aujourd'hui

P 33 : Dakota Flash



**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, J. Thewissen

**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](http://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, J. Thewissen

**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](http://www.dakota15wing.be)

Webmaster : J.P. Van Doorselaer



**M**et enige fierheid bezorgen wij u het 50ste nummer van Dakota News, voor de gelegenheid in een nieuw kleedje gestoken.

Tevens ontvangen al onze leden hiebij als geschenk een DVD met alle nummers van Dakota News en de video "Anytime, anywhere", gemaakt door Defensie in 2008 naar aanleiding van "60 jaar 15 Wing".

Wij vonden het gepast om ook het editoriaal te publiceren dat Jo Huybens, stichter van het Dakota Documentatiecentrum van de 15 Wing, schreef bij het verschijnen van het eerste nummer van Dakota News in de tweede helft van 1995. Aansluitend daarop beschrijft onze redacteur Axel Vermeesch in het artikel "Dakota News, een terugblik" de lange en moeilijke weg die sedertdien werd afgelegd om te komen tot dit nummer 50.

Dit jubileumnummer staat vooral in het teken van de 50ste verjaardag van de onafhankelijkheid van Congo. De 15 Wing was zeer actief in Belgisch Congo sedert 1947, maar de inzet van het personeel van de 15 Wing zou na de onafhankelijkheidsdag 30 juni 1960 niet verminderen, wel in tegendeel! In een drieluik krijgt u eerst een kort overzicht van de belangrijkste operaties en opdrachten door de 15 Wing uitgevoerd in Congo van 1960 tot 2010. Daarna volgen twee artikels waarin twee opdrachten beschreven worden waartussen een periode van 50 jaar ligt: de redding van 1.200 Belgen in Luluaburg in juli 1960 en steun aan de UNO-vredesmacht MONUC in Oost-Congo in maart 2010.

Vanaf 30 juni nodigen wij u uit een bezoek te brengen aan ons documentatiecentrum, waar het Congo-hoekje in onze tentoonstellingsruimte uitgebreid zal zijn met enkele merkwaardige kaarten, foto's, voorwerpen en documenten uit onze verzameling.

Wij hebben de laatste tijd kunnen vaststellen dat in verschillende tijdschriften en op enkele websites van Belgische verenigingen artikelen uit Dakota News werden overgenomen. Dit is een bewijs dat onze artikels interessant zijn en gewaardeerd worden!

Onze website "www.dakota15wing.be" werd door webmaster Jean-Pierre Van Doorselaer in een nieuw kleedje gestoken en loont echt de moeite regelmatig bekeken te worden. Op onze website werd onlangs een oproep gelanceerd voor nieuwe vrijwilligers. Ook langs deze weg willen wij geïnteresseerde leden, anciens of sympathisanten van de 15 Wing oproepen om zich als vrijwillige medewerkers in te zetten om ons te helpen op maandag en woensdag en zo de werking van de VZW Dakota in de toekomst verder te zetten. Onze huidige ploeg heeft bijkomende krachten nodig en is aan verjonging toe! Neem contact met ons, we zullen u helpen om een gepaste taak binnen het Dakota documentatiecentrum te vinden.

René Hoeben  
Voorzitter

**C**'est avec une certaine fierté que nous vous présentons le 50<sup>ième</sup> numéro de Dakota News, qui fait peau neuve pour la circonstance.

De plus, nos membres reçoivent ci-joint un cadeau comprenant un DVD reprenant tous les numéros du Dakota News ainsi que la vidéo «Anytime, anywhere» réalisée par la Défense en 2008 à l'occasion des «60 ans 15ième Wing».

Il nous a semblé approprié de fêter ce jubilé en publiant l'éditorial rédigé par Jo Huybens, fondateur du Centre de Documentation Dakota du 15 Wing, à l'occasion de la publication du premier numéro de Dakota News au second semestre de 1995. Notre rédacteur, Axel Vermeesch, nous décrit dans l'article «Dakota News, une rétrospective» le long et difficile chemin parcouru jusqu'à la parution de ce numéro 50.

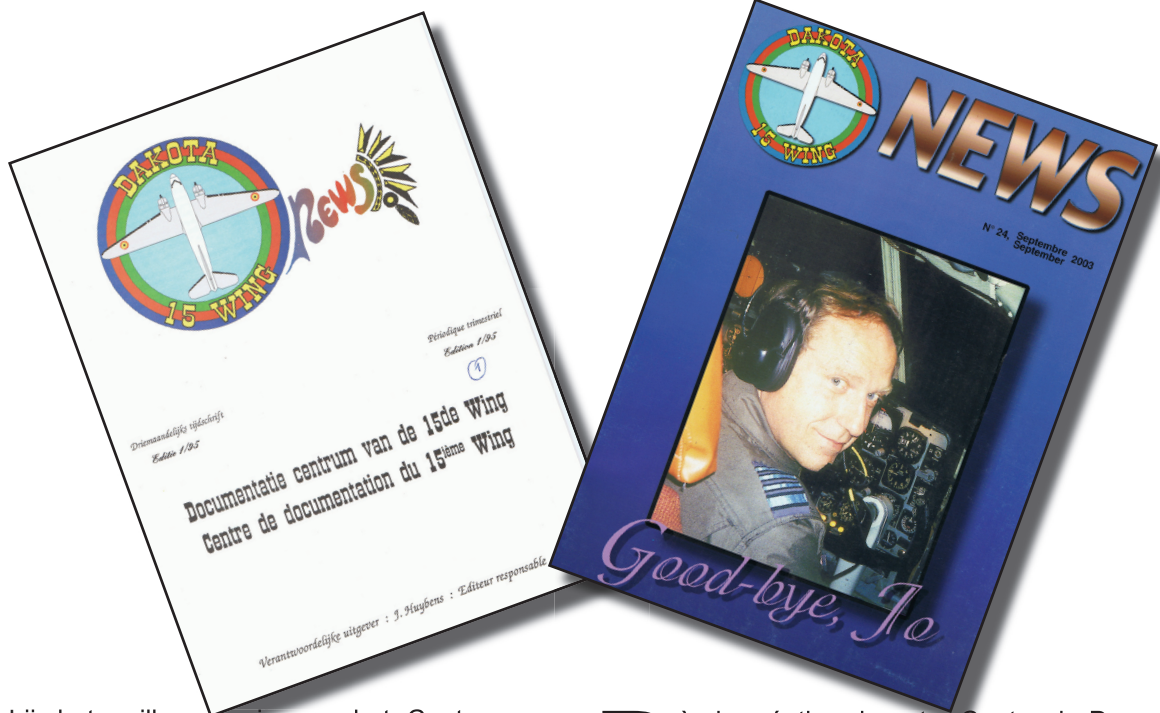
Ce numéro jubilaire est consacré au 50<sup>ième</sup> anniversaire de l'indépendance du Congo. Le 15 Wing fut en effet très actif au Congo dès 1947, mais l'effort du personnel du 15 Wing se poursuivra bien après le 30 juin 1960, jour de l'indépendance, bien au contraire! Vous trouverez, un résumé des principales opérations et missions réalisées par le 15 Wing au Congo de 1960 à 2010. Suivent ensuite deux articles décrivant deux missions effectuées 50 ans d'intervalle: le sauvetage de 1.200 belges à Luluabourg en juillet 1960 et le soutien de la force de paix de l'ONU, la MONUC, au Congo en mars 2010.

A partir du 30 juin, nous vous invitons à visiter notre centre de documentation où le coin dédié au Congo sera élargi d'une série de cartes, photos, objets et documents appartenant à notre collection.

C'est avec plaisir que nous notons depuis certains temps que des articles publiés dans Dakota News sont repris par différents magazines et sites web de certaines associations belges. Preuve que nos articles sont intéressants et appréciés!

Notre site web «www.dakota15wing.be» a été revisité par notre webmaster, Jean-Pierre Van Doorselaer, et mérite d'être consulté régulièrement. Sur ce site, nous faisons depuis peu appel à de nouveaux volontaires. Nous profitons de cette édition pour lancer un appel aux membres, anciens ou sympathisants du 15 Wing, qui souhaiteraient nous aider bénévolement les lundis et mercredis et garantir ainsi l'avenir du fonctionnement de l'ASBL Dakota. Notre équipe actuelle a besoin d'aide et de rajeunissement! N'hésitez pas à prendre contact, nous vous aiderons à trouver la tâche qui vous convient le mieux dans le Centre de Documentation Dakota.

René Hoeben  
Président



**V**an bij het prille begin van het Centrum, nu zowat twee jaar geleden, werd met éénparigheid van stemmen besloten een tijdschrift uit te geven. Niet enkel om de behoefte aan een bindmiddel tussen de “werkende” leden en de (toekomstige) leden te creëren, maar ook om informatie te verspreiden met betrekking tot de vooruitgang van ons projekt, m.a. w. onze verwervingen en activiteiten. Vanzelfsprekend moet er gesproken worden over het verleden van de 15 Wing, en in mindere mate over de actualiteit.

En ziehier dan de bescheiden eerste uitgave van ons tijdschrift, dat in principe éénmaal per trimester zal verschijnen. Om dit doel te verwezenlijken zal er inhoud, energie, ideeën en tijd nodig zijn; het kan dus zeker niet de zaak zijn van één persoon, en ik reken vurig op de medewerking en inzet van iedereen om er een levendige publicatie van te maken, die de interesse van de lezer kan opwekken en vasthouden.

Aarzel dus niet om aan de redactie informatie en artikels door te spelen. Maak U geen zorgen over de vorm: de redactie zal zich wel bezighouden met de kompositie. Belangrijkste is dat nagenoeg iedereen eraan deelneemt. De inhoud van dit eerste nummer zal U ideeën geven omtrent de informatie die het tijdschrift kan bevatten, rekening houdend met het feit dat onze associatie zich “Documentatiecentrum van de 15 Wing” noemt.

Het leek ons aangewezen om als naam van dit tijdschrift “DAKOTA NEWS” te kiezen als eresaluut aan het eerste werkpaard van de wing.

Medewerkers in de schoot van de Luchtmacht bezorgden ons het coverblad, terwijl de drukkerij van de Krijgsmacht de druk en de bladschikking op zich nam; zonder de bijzondere hulp van Infosermi te vergeten.

Aangename lectuur toegewenst en tot kijks in onze oogappel, uw DAKOTA Centrum.

*Jo Huybens (DAKOTA News nr 1/1995)*

**D**ès la création de notre Centre de Documentation, nous étions tous d'accord sur la nécessité d'éditer un périodique, servant non seulement de lien entre nous et nos (futurs) membres, mais aussi d'organe d'information concernant la progression de notre projet, nos acquisitions et nos activités. De plus, et cela va de soi, il devrait contenir des articles couvrant le passé de notre brillant 15ième Wing, de même qu'un aperçu sommaire de l'actualité.

Et voici donc, modestement, le premier numéro; dans un premier temps, il paraîtra au moins une fois par trimestre. Il est évident que la confection d'un magazine demande de la matière, de l'énergie, du temps, ... et des idées; ce ne doit donc pas être “l'affaire” d'une seule personne, et j'espère vivement la collaboration de chacun pour en faire une publication vivante et qui suscite l'intérêt de ses lecteurs.

N'hésitez donc pas à faire parvenir à la “rédaction” vos informations, vos articles, sans trop vous soucier de la forme: la rédaction se chargera de la “composition”. L'important, ici, est la participation de TOUS.

Le contenu de ce premier “DAKOTA NEWS” vous donnera des idées quant aux genres d'informations qu'il pourrait contenir, tenant compte du fait que notre association s'intitule “Centre de documentation du 15ième Wing”

Il nous paraissait tout indiqué de baptiser notre périodique “DAKOTA NEWS”, saluant ainsi le premier “cheval de bataille” du wing.

La collaboration de la force aérienne permit la réalisation de la page de couverture, tandis que l'Imprimerie des Forces Armées concevait l'impression et la mise en page du contenu; sans oublier l'aide précieuse d'Infosermi.

Nous vous souhaitons une lecture agréable, ... et à bientôt dans votre “DAKOTA”.

*Jo Huybens (DAKOTA News no 1/1995)*



# Dakota News, een terugblik

# Dakota News, une rétrospective

Door Axel Vermeesch

**R**eeds van bij het ontstaan van het Dakota Documentatiecentrum in 1992-1993, wordt door het bestuur besloten een tijdschrift uit te geven dat de band zou verzekeren tussen het Centrum en zijn leden. Het zal echter nog twee jaar duren vooraleer het eerste nummer van Dakota News verschijnt. Dat gebeurt in de eerste helft van 1995.

In het begin wordt het uitgeven van Dakota News gesteund door enkele diensten van Landsverdediging. De «lay out» en het drukken gebeuren in de drukkerij van de Krijgsmacht. Het Smaldeel Reprografie van de 21 Logistieke Wing verzorgt de omslag. Door het plaatsen van advertenties zorgen INFOSERMI (rekruteringsdienst van de Krijgsmacht) en CDSCA (Centrale Dienst voor Culturele en Sociale Actie) voor enige financiële steun.

Zoals alle begin moeilijk is, is ook het publiceren van Dakota News tussen van 1995 tot 2000 geen sinecure. De twee eerste twee nummers 1/95 en 2/95 bevatten geen colofon en worden gerealiseerd door alle medewerkers onder de verantwoordelijkheid van Jo Huybens. Vanaf nummer drie trachten respectievelijk Piet Claes en Jean-Pierre Ravet als redacteurs, en nadien een redactieraad bestaande Jo Huybens, Jos Ackermans en André Janssens op regelmatige basis een nummer uit te brengen. Maar het aantal nummers per jaar was wisselvallig: twee in 1995 1996 en 1998, drie in 1997 en één in 1999: nummer 10. Dit is het laatste nummer dat door de drukkerij van de Krijgsmacht geproduceerd wordt en het eerste waarvoor André Janssens de «lay out» maakte. Tot op vandaag blijft deze laatste de «lay out» van Dakota News verzorgen!

De verandering van drukkerij verdient een woordje uitleg. Indien het gebrek aan regelmaat in de verschijningsdata inderdaad gedeeltelijk te wijten was aan onze werklast, had de immer toenemende werkdruk bij de drukkerij van de Krijgsmacht eveneens tot gevolg dat de publicatie van Dakota News niet langer binnen aanvaardbare termijnen kon gegarandeerd worden.

Maar de nieuwe redactieraad laat de armen niet zakken en maakt plannen voor het nieuwe millennium! Het jaar 2000 wordt een scharnierjaar voor Dakota News. Men streeft ernaar om vier nummers per jaar op regelmatige basis te publiceren. Er wordt gezocht naar sponsors. Het tijdschrift wordt in een nieuw «blauw jasje» gestoken en er gebeurt een henummering van de eerdere uitgaven. Om de publicatie te kunnen financieren moet naast het lidgeld een nieuwe bron aangeboord worden: sponsoring. In april 2000 verschijnt nummer 11 als eerste nummer Dakota News «new look», gedrukt door «Claes printing» in Sint-Pieters-Leeuw. Slechts acht uitgaven van Dakota News worden er gedrukt (nrs 11 to 18). Vanaf juni 2002 en tot op heden, wordt het tijdschrift gedrukt door de «NV Boone-

Par Axel Vermeesch  
Traduction Gilbert Desmet

**D**ès la création du Centre de Documentation Dakota en 1992-1993, les gestionnaires avaient décidé d'éditer un périodique qui assurerait le lien entre le Centre et ses membres. Ce n'est cependant que deux années plus tard que le premier numéro sera publié plus précisément durant la deuxième moitié de 1995.

Au début, la publication du Dakota News bénéficiait du support de quelques services de la Défense Nationale. Le «lay out» et l'impression étaient réalisés par l'imprimerie des Forces Armées. L'Escadrille Reprographie du 21 Wing Logistique concevait la couverture. Un support financier était assuré par l'insertion de publicités par INFOSERMI (Service de recrutement des Forces Armées) et l'OCASC (Office Central d'Action Sociale et Culturelle).

Chaque démarrage est difficile et la publication du Dakota News n'est, entre 1995 et 2000, pas une sinecure. Le nombre de numéros par an était aléatoire: deux en 1995 et 1996, trois en 1997, deux en 1998 et un en 1999: le numéro 10. C'est le dernier numéro qui sera produit par l'imprimerie des Forces Armées mais aussi le premier dont le «lay out» sera réalisé par André Janssens, qui assure encore à ce jour le «lay-out» du Dakota news!

Le changement d'imprimerie mérite un mot d'explication. Si le manque de régularité des dates de parution était partiellement imputable à notre charge de travail, celle toujours croissante de l'imprimerie des Forces Armées a aussi comme conséquence que l'impression du Dakota News dans des délais acceptables ne pouvait plus être garantie.

Mais le nouveau conseil de rédaction ne baisse pas les bras et réalise des plans pour le nouveau millénium! L'année 2000 constitue une année charnière pour le Dakota News. L'ambition est de publier quatre numéros par an sur base régulière. Le périodique est pourvu d'une nouvelle «blouse bleue» et une renumérotation des numéros antérieurs est effectuée. Pour pouvoir financer notre publication, à côté des cotisations, il faut du sponsoring. Au mois d'avril 2000, le numéro 11 est publié et constitue le premier numéro du Dakota News «new look», imprimé par «Claes Printing» à Sint-Pieters-Leeuw. Seuls huit numéros du Dakota News y seront imprimés (N° 11 à 18). Depuis juin 2002 et jusqu'à ce jour, notre périodique est imprimé par la société «SA Boone-Roosens» de Lot.

Le concept du sponsoring livre ses fruits pendant les cinq années suivantes! D'août 2000 à septembre 2004, 17 numéros (N° 12 à 28) peuvent être publiés sans problème financier grâce à trois grands sponsors: ARONIA, Cleaning & Consultancy, NIELSTRANS, Verhuizingen & Vervoer et AGPM, Association Générale de Prévoyance Militaire. Après 2004, Rita Deneve, qui assure le PR du Centre de Documentation, rencontre beaucoup de difficultés pour

Roosens" in Lot.

De idee van sponsoring werpt gedurende de volgende vijf jaar vruchten af! Van augustus 2000 tot september 2004 kunnen 17 nummers (12 tot 28) zonder financiële zorgen gepubliceerd worden dank zij drie grote sponsors: ARONIA, Cleaning & Consultancy, NIELSTRANS, Verhuizingen & Vervoer en AGPM, Association Générale de Prévoyance Militaire. Na 2004 wordt het voor Rita Deneve, die de PR van het Dakota-centrum verzorgt, zeer moeilijk om nog grote of kleine sponsors te vinden. Toch slaagt zij erin enkele nummers te laten sponsoren door AEG, Koffie Brésor, Stiebel Eltron en Aviation Academics. Door de financiële en economische crisis is sponsoring vanaf 2008 nog moeilijk haalbaar.

Als Jo Huybens in juli 2003 overlijdt, blijft Dakota News niet verweesd achter. Onder impuls van de nieuwe verantwoordelijke uitgever Jos Ackermans wordt een nieuwe redactieraad samengesteld met de nieuwe voorzitter van het Dakota-centrum René Hoeben en Philip Alliet als redacteur. Na vier uitgaven (nrs 25 tot 28) geeft Philip Alliet wegens tijdsgebrek zijn ontslag. Op vraag van de voorzitter neemt Axel Vermeesch vanaf oktober 2003 de taak van redacteur op zich, en wordt tevens de verantwoordelijke uitgever. Onder impuls van de nieuwe redacteur verandert het concept van Dakota News. Er komen vaste rubrieken: Editoriaal, Dakota Flash, Geschiedenis en "De 15 Wing vandaag". Uit de vele reacties van de lezers blijkt dat Dakota News in deze nieuwe vorm zeer gewaardeerd wordt. Deze waardering blijkt ook uit de vele aanvragen van redacties van tijdschriften en makers van websites om artikels uit Dakota News te mogen overnemen.

Om een degelijk tweetalig tijdschrift te maken slaagt Axel Vermeesch er ook in om een team van vertalers samen te stellen, te motiveren en te coördineren om de vertalingen tijdig klaar te maken en te controleren.

In het editoriaal van Dakota News nr 1 schreef Jo Huybens: "Om ons doel te verwezenlijken zullen inhoud, energie, ideeën en tijd nodig zijn". Na vijf jaren van redacteurschap en 22 nummers van Dakota News heeft Axel Vermeesch kunnen ervaren dat deze geen holle woorden zijn. Het is teleurstellend vast te stellen dat weinigen bereid zijn een artikel te schrijven en dat de doorstroming van informatie uit de 15 Wing moeilijk verloopt. Gelukkig zijn er nog de media en websites en vooral het archief van het Dakota Documentatiecentrum waar gezocht kan worden naar ideeën en inhoud. Ter gelegenheid van het verschijnen van deze bijzondere editie "nummer 50" doet de redactieraad van Dakota News opnieuw een oproep bij haar leden om bijdragen te leveren.

trouwen er nog grote of kleine sponsors. Elle réussit néanmoins à assurer le sponsoring de quelques numéros par AEG, Le Café Brésor, Stiebel Eltron et Aviation Academics. La crise économique et financière rend le sponsoring très aléatoire à partir de 2008.

Au décès de Jo Huybens, en juillet 2003, le Dakota News ne reste pas orphelin. Sous l'impulsion du nouvel éditeur responsable, Jos Ackermans, un nouveau conseil de rédaction est mis en œuvre qui comprend aussi le nouveau président du Centre Dakota, René Hoeben et Philip Alliet. Ce dernier accepte la fonction de rédacteur à partir de novembre 2003. Après quatre parutions (N° 25 à 28), Philip Alliet démissionne comme rédacteur par manque de temps. A la demande de René Hoeben, Axel Vermeesch reprend la tâche de rédacteur sur lui et devient aussi l'éditeur responsable.

Sous l'impulsion du nouveau rédacteur, le concept du Dakota News est modifié. Des rubriques fixes sont insérées: L'éditorial, Dakota Flash, Historique et «Le 15 Wing aujourd'hui». Selon les nombreuses réactions de nos lecteurs, il semble que la nouvelle présentation est appréciée. Cette appréciation se confirme par les nombreuses demandes qui nous parviennent de rédactions de périodiques et d'élaborateurs de sites web pour pouvoir publier des articles du Dakota News.

Pour pouvoir élaborer un périodique bilingue, Axel Vermeesch réussit à mettre en œuvre une équipe de traducteurs, à les coordonner et les motiver afin d'obtenir les versions francophones et néerlandophones à temps et contrôler toutes les traductions.

Dans l'éditorial du Dakota News N° 1, Jo Huybens précisait: «Pour atteindre notre objectif, il faudra du contenu, de l'énergie, des idées et du temps». Après avoir assuré la rédaction pendant cinq années Axel

Vermeesch a pu se rendre compte du fait que ce n'était pas des mots creux.

Il est frustrant de devoir néanmoins constater que peu sont prêts à écrire un article et que le flot d'informations du 15 Wing se réalise difficilement. Bien heureusement, les médias et les sites web existent mais surtout les archives du Centre de Documentation Dakota où l'on peut rechercher des idées et du contenu. A l'occasion de la parution de cette édition spéciale «numéro 50», le conseil de rédaction du Dakota News fait à nouveau appel à la collaboration des membres.





# De 15 Wing in Congo



# Le 15 Wing au Congo

Door Axel Vermeesch.

Par Axel Vermeesch.  
Traduction M-C. et P. Buyse.

Op de avond van 28 juni 1960 vertrekken twee DC-6 van het 21 Smaldeel in Melsbroek met koning Boudewijn en de Belgische vertegenwoordiging aan boord naar Leopoldstad voor de officiële erkenning van de Congolese onafhankelijkheid op 30 juni. Gedurende de volgende 50 jaar zullen bemanningen van de 15 Wing nog zeer veel Belgische autoriteiten naar Congo brengen. Maar regelmatig wordt beroep gedaan op de 15 Wing om de Belgische para's te steunen bij militaire interventies, voor humanitaire operaties en militaire technisch bijstand.

## 1960: Muiterij van de "Force Publique"

De woelige maanden juli en augustus 1960

in het pas onafhankelijke Congo vormen zonder twijfel de moeilijkste periode uit de geschiedenis van de 15 Wing. Enkele dagen na de onafhankelijkheid beginnen de militairen van de "Force Publique" (het Congolees leger) in alle grote steden van Congo te muiten en de blanken te bedreigen. Door de 15 Wing en SABENA samen 34.500 vluchtelingen geëvacueerd naar Leopoldstad en Kamina en verder naar België. Gedurende deze periode vliegen de bemanningen gemiddeld 120 uren per maand.

## 1964 – 1967: "Force Aérienne Tactique Congolaise"

In 1964 is meer dan de helft van het onmetelijke Congo niet langer onder controle van de regering in Leopoldstad. Het ANC (Armée Nationale Congolaise) is ongedisciplineerd en onbetrouwbaar. Huurlingen worden ingezet om een einde te maken aan anarchie en terrorisme. Met steun van de VSA en België wordt de FATAC (Force Aérienne Tactique Congolaise) opgericht. De 15 Wing stuurt bemanningen en technici om met Amerikaanse DC-3 toestellen logistieke steun te verlenen aan het ANC en

Deux DC-6 de la 21 Escadrille de Melsbroek partent dans la soirée du 28 juin 1960 à destination de Léopoldville. A son bord le roi Baudouin et la délégation belge qui vont assister le 30 juin à la reconnaissance officielle de l'Indépendance congolaise. Pendant les 50 années suivantes les équipages du 15 Wing amèneront encore beaucoup d'autorités belges vers le Congo. Mais régulièrement on fait appel au 15 Wing comme support aux paras belges lors des interventions militaires, pour effectuer des opérations humanitaires et pour apporter du soutien technique militaire.



## 1960: Mutinerie de la «Force Publique»

Les mois mouvementés de juillet et d'août 1960 au Congo indépendant depuis peu, constituent sans le moindre doute la période la plus difficile de l'histoire du 15 Wing. Quelques jours après l'indépendance, les militaires de la «Force Publique» (l'armée congolaise) commencent à se mutiner et à menacer les blancs dans toutes les grandes villes du Congo. Au total 34.500 réfugiés sont évacués par le 15 Wing et la SABENA vers Léopoldville et Kamina pour être transportés par après vers la Belgique. Pendant cette période, les équipages volent en moyenne 120 heures par





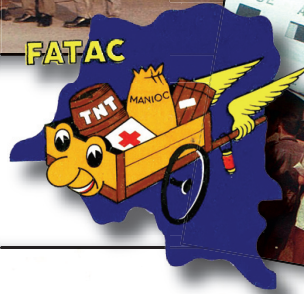


mois.

### 1964 - 1967: «La Force Aérienne Tactique Congolaise»

En 1964, plus que la moitié de l'immense Congo n'est plus sous le contrôle du gouvernement de Léopoldville. L'ANC (Armée Nationale Congolaise) est indisciplinée et peu fiable. Des mercenaires sont engagés pour mettre fin à l'anarchie et au terrorisme. La FATAAC (Force Aérienne Tactique Congolaise) est constituée avec l'aide des Etats-Unis et de

de huurlingen. Gedurende vier jaren zal personeel van de 15 Wing regelmatig voor periodes van drie tot vier maanden deel uit maken van de FATAAC met een ANC identiteitskaart.



la Belgique. Le 15 Wing envoie des équipages et des techniciens afin de donner du support logistique à l'ANC et aux mercenaires avec des DC-3 livrés par les Américains. Muni d'une carte d'identité de l'ANC, le personnel du 15 Wing fera régulièrement partie du FATAAC pendant des périodes de trois à quatre mois.

### 1964: Opérations «Dragon Rouge» et «Dragon Noir»

Après la conquête du Nord-Est du Congo par les rebelles Simba, la République Populaire Congolaise est fondée à Stanleyville le 5 septembre 1964. Lorsqu'il y a des blancs pris en otage à Stanleyville et à Paulis, on décide d'intervenir. Le 24 et le 25 septembre les paras belges, avec l'aide de 13 avions américains C-130, libèrent les otages blancs à Stanleyville et à Paulis. La participation du 15 Wing est limitée à quelques évacuations médicales en DC-3 entre Kamina et le théâtre des opérations.

### 1964: Operaties "Dragon Rouge" en "Dragon Noir"

Na de verovering van Noord-Oost Congo door de Simba-rebellen wordt op 5 september 1964 in Stanleystad de Volksrepubliek Congo opgericht. Als er in Stanleystad en Paulis blanke gijzelaars genomen worden, wordt er beslist tussen te komen. Op 24 en 25 november 1964 bevrijden Belgische para's, gesteund door 13 Amerikaanse C-130 vliegtuigen, de blanke gijzelaars in Stanleystad en Paulis. De deelname van de 15 Wing is beperkt tot enkele vluchten medische evacuatie DC-3 tussen Kamina en het operatiegebied.

### 1968 – 1981: Steun voor Belgische militaire technische bijstand

Jaarlijks voert de 15 Wing vijf tot tien vluchten van België in steun van de Belgische militaire technische bijstand (MTB/CTM) in Congo en Rwanda. Het vliegtuig brengt persoonlijke goederen voor het Belgische personeel, militair materiaal voor de Congolese troepen en humanitaire hulpgoederen naar Afrika. Elke opdracht duurde ongeveer twee weken.

### 1968 - 1981: Support à la coopération technique militaire belge

Chaque année, le 15 Wing exécute cinq à dix vols à partir de la Belgique vers le Congo/Zaïre et le Rwanda pour la coopération technique militaire belge (CTM). Le chargement comprend des affaires personnelles pour les militaires belge, du matériel militaire pour les troupes congolaises ainsi que de l'aide humanitaire pour l'Afrique. Chaque mission dure plus ou moins deux semaines.

### 1978: Opération «Red Bean»

En mai 1978, les rebelles de la FNLC du général Mbumba venant de l'Angola occupent la ville minière de Kolwezi.



### 1978: Operatie "Red Bean"

In mei 1978 trekken de FNLC-rebellen van generaal Mbumba vanuit Angola de mijnstad Kolwezi binnen. Volgens alarmerende berichten bedreigen zij de blanke bevolking en zijn er reeds enkele Europeanen vermoord. President Mobutu vraagt België en Frankrijk om tussen te komen.

Op 19 mei landen drie C-130s uit de Sahel en zes C-130s en twee B-727s uit Melsbroek op Kamina. In de vroege morgen van zaterdag 20 mei wordt met acht C-130s een stormlanding uitgevoerd op Kolwezi. De paracommando's trekken de stad in en voor het einde van de dag worden 2.300 personen geëvacueerd naar Kamina. Belgische troepen en C-130s blijven nog in "stand by" op de basis Kamina tot 10 juli.

### 1979: Operatie "Green Apple"

In Kinshasa staat het regime Mobutu alweer op wankelen. De regering Vanden Boeynants stuurt begin februari twee compagnies paracommando's en enkele C-130s naar Kitona om "de samenwerking met de Zairese strijdkrachten te verbeteren". In werkelijkheid is de opdracht de bescherming van de 8.000 Belgen in Kinshasa indien er onlusten zouden uitbreken. Na twee maanden brengt de 15 Wing de troepen terug naar België.

### 1982 - 1990: Steun aan de "Forces Armées Zaïroises"

Overeenkomstig een nieuwe Belgisch-Zairese Conventie wordt vanaf 1982 een Belgische C-130 permanent ter beschikking gesteld van de FAZ (Forces Armées Zaïroises). Het staat ook ter beschikking van de MTB/CTM Zaïre en Rwanda. Het programma voorziet 12 opdrachten per jaar voor de duur van één maand. Het personeel 15 Wing wordt ondergebracht in een villa in Kinshasa en voert gemiddeld 40 opdrachten per maand uit met 100 tot 200 vlieguren.



Selon des informations alarmantes, ils menacent la population blanche et il y aurait déjà quelques Européens assassinés. Le président Mobutu demande à la Belgique et à la France d'intervenir.



Le 19 mai, trois C-130 venant du Sahel et six C-130 et deux B-727 venant de Melsbroek, atterrissent à Kamina. Samedi 20 mai de grand matin, huit C-130 font un atterrissage d'assaut sur Kolwezi. Les paracommandos pénètrent dans la ville et avant la fin de la journée, 2.300 personnes sont évacuées vers Kamina. Les troupes belges et les C-130 restent encore en «stand by» sur la base de Kamina jusqu'au 10 juillet.

### 1979: Opération «Green Apple»

A Kinshasa le régime de Mobutu est de nouveau au point de succomber. Le gouvernement Vanden Boeynants envoie début février deux compagnies de paracommandos et quelques C-130 à Kitona afin «d'améliorer la coopération avec les forces armées zaïroises». En réalité, il s'agit de protéger les 8.000 belges résident à Kinshasa au cas où il y aurait des troubles. Après deux mois le 15 Wing ramène les troupes vers la Belgique.

### 1982 - 1990: Support aux «Forces Armées Zaïroises»

A partir de 1982 et suite à une nouvelle Convention Belgo-Zaïroise, un C-130 belge reste en permanence disponible pour la FAZ (Forces Armées Zaïroises). L'appareil est également mis à la disposition de la CTM du Zaïre et du Rwanda. Le programme prévoit douze missions par an d'une durée d'un mois. Le personnel du 15 Wing est installé dans une villa à Kinshasa et exécute en moyenne 40 missions par mois, représentant 100 à 200 heures de vol.



### 1990: Operatie "Sweet Home"

Als de Belgische regering vragen stelt over het bloedbad van 11 mei op de universitaire campus van Lubumbashi, maakt president Mobutu eenzijdig een einde aan de Belgische ontwikkelingssamenwerking en de militaire technische bijstand (MTB/CTM). In juli en augustus brengt de 15 Wing met acht C-130s en een B-727 het militair personeel met hun families en een deel van het materiaal terug naar België.

### 1991: Operatie "Blue Beam"

Op 23 september 1991 beginnen verschillende eenheden van het Zairese leger te muiten en te plunderen in de grote steden, er vallen enkele doden. De Belgische regering beslist de paracommando's te sturen om de vrijwillige maar aangeraden evacuatie van Europeanen te beveiligen. Voor deze opdracht krijgt de 15 Wing steun van SABENA, de USAF en een Portugese C-130. De para's gesteund door C-130's worden ontplooid op drie plaatsen in Zaïre waar spanning heerst. De bemanningen van de 15 Wing voeren 45 vluchten uit binnen Zaïre en 30 vluchten C-130 en 10 vluchten B-727 uit tussen België en Zaïre. Er worden 5.350 personen uit Zaïre geëvacueerd. Op 5 november landen de vliegtuigen met de laatste para's terug op Melsbroek.

### 1993: Operatie "Sunny Winter"

Als Mobutu eind januari 1993 premier Tshisekedi ontslaat en



de militairen betaalt met waardeloze biljetten van 5.000.000 Zaïre, plunderen militairen en burgers in Kinshasa. De politieke toestand is zeer gespannen en er vallen enkele honderden slachtoffers in de straten van de hoofdstad. Om, indien nodig, de Belgen te beschermen beslist de regering de paracommando's ter plaatse te sturen. Operatie "Sunny Winter" begint op 29 januari. Mobutu weigert de Belgische militairen toegang tot Zaïre. Twee B-727s, vier C-130s, een C-5 van de USAF en een B-747 van SABENA brengen 600 para's en hun materieel naar Brazzaville. Maar het wordt vlug opnieuw rustig in Kinshasa en de 15 Wing brengt de troepen terug naar Melsbroek tussen 8 en 24 februari.

### 1997: Operatie "Green Stream"

Begin 1997 stort het mobutisme na 32 jaar ineen. De rebellen van de AFDL (Alliance des Forces Démocratiques pour la Libération du Congo) van L.-D. Kabila worden in alle steden triomfantelijk onthaald en rukken op naar Kinshasa. Uit voorzorgsmaatregel beslist de Belgische regering paracommando's naar Centraal-Afrika te sturen. Operatie "Green Stream" start op 23 maart.

### 1990: Opération "Sweet Home"

Quand le gouvernement belge s'informe sur le massacre du 11 mai sur le campus universitaire de Lubumbashi, le président Mobutu met unilatéralement fin à la coopération de développement et à la coopération technique militaire (CTM). Pendant les mois de juillet et d'août, le 15 Wing ramène avec huit C-130 et un B-727 le personnel militaire et leurs familles ainsi qu'une partie du matériel vers la Belgique.

### 1991: Opération «Blue Beam»

Le 23 septembre 1991, plusieurs unités de l'armée zaïroise commencent à se mutiner et à piller les villes les plus importantes. Il y a quelques centaines de morts. Le gouvernement belge décide d'envoyer des paracommandos pour protéger l'évacuation volontaire mais recommandée des Européens. Pour cette mission le 15 Wing reçoit de l'aide de la SABENA, de l'USAF et d'un C-130 portugais. Les paras, supportés par les C-130, sont déployés à trois endroits au Zaïre où il règne une tension dangereuse. Les équipages du 15 Wing font 45 vols à l'intérieur du Zaïre et 30 vols C-130 et 10 vols B-727 entre le Zaïre et la Belgique. 5350 personnes sont évacuées du Zaïre. Le 5 novembre les avions avec les derniers paras retournent à Melsbroek.

### 1993: Opération «Sunny Winter»

Quand fin janvier 1993, Mobutu licencie son premier ministre Tshisekedi et paye les militaires avec des billets sans valeur de 5.000.000 zaïre, les militaires et le peuple civil pillent Kinshasa. La situation politique est très tendue et il y a quelques morts. Pour protéger les belges, en cas de nécessité, le gouvernement décide d'envoyer

des paracommandos. L'opération «Sunny Winter» débute le 29 janvier. Mobutu refuse l'accès des militaires belges au Zaïre. Deux B-727, quatre C-130, un C-5 de l'USAF et un B-747 de la SABENA transportent 600 paras avec leur matériel vers Brazzaville. Mais très vite, le calme revient à Kinshasa et entre le 8 et le 24 février, le 15 Wing ramène les troupes de nouveau vers Melsbroek.

### 1997: Opération «Green Stream»

Début 1997, après 32 années, le «mobutisme» s'écroule. Les rebelles de l'AFDL (Alliance des Forces Démocratiques pour la Libération du Congo) de L.-D. Kabila sont triomphalement reçus dans toutes les villes et marchent vers Kinshasa. Par mesure de sécurité le gouvernement belge décide d'envoyer des paracommandos en Afrique-Centrale. L'opération «Green Stream» commence le 23 mars.

Le 23 et le 24 mars, 550 paracommandos et des troupes d'appui sont transportés vers Brazzaville et Pointe-Noire. Cette opération est effectuée par le 15 Wing avec huit C-130 et deux B-727 avec l'aide de la Sobelair et de l'USAF.



Op 23 en 24 maart worden 550 paracommando's en steuntroepen overgevlogen naar Brazzaville en Pointe-Noire door de 15 Wing met acht C-130 en twee B-727 en met de hulp van Sobelair en de USAF. Vier weken later worden de troepen door de 15 Wing afgelost en versterkt met 200 man. Zij verlaten hun kampementen niet maar oefenen het oversteken van de Zaire-stroom. Als de rebellen van het AFDL in mei Kinshasa binnen komen blijft de toestand kalm. Vanaf 25 mei begint de 15 Wing met het terugbrengen van de eerste paracommando's naar Melsbroek. Op 29 mei legt L-D. Kabila de eed af als de president van de Democratische Republiek Congo.



Quatre semaines plus tard, le 15 Wing fait le relais des troupes et le nombre de militaires est renforcé de 200 hommes. Ils ne quittent pas leur campement mais ils s'exercent à traverser le fleuve Zaïre. La situation reste néanmoins calme quand au mois de mai les rebelles de l'AFDL entrent à Kinshasa. A partir du 25 mai, le 15 Wing commence à ramener les premiers paracommandos à Melsbroek.

Le 29 mai, L-D. Kabila prête serment comme président de la République Démocratique Congolaise.

### 2003: Opération «Artemis»

Quand les troupes rwandaises et ougandaises et différents groupes de rebelles congolais se battent entre eux et contre le FARDC (Forces Armées de la RDC) dans le nord-est du Congo, l'ONU demande en mai 2003 à l'UE de protéger la population à Ituri et dans la région de Bunia. La première opération militaire de l'UE en Afrique commence, l'opération «Artemis» sous la direction des Français. Plusieurs Etats membres de l'UE envoient au total 2.200 personnes vers le Congo. La Belgique envoie une équipe médicale à Bunia et un détachement C-130 du 15 Wing à Entebbe (Ouganda), la base de la force militaire Européenne. La participation des C-130 belges se fait sous la dénomination opération «Mamba». Entre le 11 juin et le 6 septembre, 180 vols sont exécutés entre Entebbe et Bunia.

### 2003: Operatie "Artemis"

Als Rwandese en Oegandese troepen en verschillende groepen Congolese rebellen met elkaar en met de FARDC (Forces Armées de la RDC) slaags raken in noordoost-Congo, vraagt de VN in mei 2003 aan de EU om de bevolking in Ituri en de streek van Bunia te beschermen. In juni begint de eerste militaire operatie van de EU in Afrika, operatie "Artemis" onder de leiding van Frankrijk. Verschillende lidstaten van de EU sturen in totaal 2.200 mensen naar Congo. België stuurt een medische ploeg naar Bunia en een C-130 detachement van de 15 Wing naar Entebbe (Oeganda), de basis voor de Europese troepenmacht. De inzet van Belgische C-130s wordt operatie "Mamba" genoemd. Van 11 juni tot 6 september worden 180 vluchten tussen Entebbe en Bunia uitgevoerd.

### 2005 - 2010: Het "Programme de Partenariat Militaire"

Na het sluiten van een vredesakkoord in 2002 in Sun City tussen de DRC-regering en de verschillende rebellengroepen, begint België in 2003 een "Programme de Partenariat

### 2005 - 2010: Le «Programme de Partenariat Militaire»



Après avoir conclu un accord pacifique en 2002 à Sun City entre le gouvernement du DRC et les différents groupements de rebelles, la Belgique commence en 2003 avec le gouvernement de transition un «Programme de Partenariat Militaire» (PPM). Des militaires belges aideront à intégrer les différentes factions de rebelles dans les FARDC. Il s'agit d'un programme de longue durée qui sera revu et mis



Militaire" (PPM) met de overgangsregering. Belgische militairen zullen helpen om de verschillende rebellen facties te integreren in de FARDC. Het is een programma van lange duur dat jaarlijks herzien en bijgewerkt zal worden. De PPM-cel in Kinshasa kan beroep doen op een C-130 voor vervoer van troepen en materiaal tussen de plaatsen waar de nieuwe geïntegreerde eenheden gevormd worden. Vanaf februari 2005 vertrekt regelmatig een C-130

à jour chaque année.

La cellule PPM à Kinshasa peut compter sur un C-130 pour le transport des troupes et du matériel entre les endroits où les nouvelles unités intégrées seront formées. A partir de février 2005, un détachement de C-130 part régulièrement vers la RDC pour une durée de trois semaines.

### 2006: Les premières élections démocratiques



Les premières élections parlementaires et les premières élections présidentielles depuis l'indépendance ont lieu au dimanche 30 juillet. Suite à la demande de l'ONU, l'UE envoie une force d'intervention d'un millier de militaires au Congo, pour aider la MONUC (Mission de l'Organisation des Nations Unies en RD du Congo) à mener à bien les élections du 30 juillet. Le 15 Wing emmène 50 militaires et quatre petits avions de reconnaissance sans pilote «Hunter» au Congo. Un C-130 y reste à la disposition de l'EUFOR, de MONUC et de la commission électorale indépendante.

détachement naar de DRC voor de duur van drie weken.

### 2006: De eerste democratische verkiezingen

Op zondag 30 juli vinden de parlementsverkiezingen en de eerste presidentsverkiezingen in 50 jaar plaats. Op vraag van de UNO stuurt de EU een interventiemacht van een duizendtal militairen naar Congo om de MONUC (Mission de l'Organisation des Nations Unies en RD du Congo) te helpen de verkiezingen van 30 juli in goede banen te leiden. De 15 Wing brengt 50 militairen en vier onbemande verkenningsvliegtuigjes "Hunter" naar Congo. Een C-130 blijft er ter beschikking van EUFOR, de MONUC en de onafhankelijke verkiezingscommissie.



### 2008 - 2010: Steun aan de MONUC

Vanaf juli 2008, stelt de Belgische regering stelt een C-130 ter beschikking van de UNO-vredesoperatie MONUC. Het C-130 detachement verblijft en opereert vanuit Kisangani. (Zie artikel verder in dit nummer).

### 2008 - 2010: Support pour le MONUC

Depuis juillet 2008, le gouvernement belge met un C-130 à la disposition de la MONUC, l'opération de paix de l'ONU. Le détachement C-130 réside à Kisangani d'où il opère. (Voir l'article plus loin dans ce numéro).



# 50 jaar geleden: Drama in Luluaburg 10 juli 1960

Door Axel Vermeesch  
Vertaling J. Thewissen en A. Vermeesch

## Inleiding

*Van april tot augustus 1960 waren bijna gans de 15 Wing en het Regiment Paracommando gestationneerd in Congo op de basissen van Kamina (BAKA) en Kitona (BAKI). De Belgische autoriteiten in Congo en de regering in Brussel wilden voorbereid zijn om de 80.000 Belgen in Congo te beschermen en eventueel te evacueren indien ervoor of na de onafhankelijkheidsdag 30 juni, onlusten zouden uitbreken.*

Op 4 juli, vier dagen na de feestelijke dag, braken de eerste onlusten uit onder de zwarte militairen van de Force Publique (FP) in Leopoldstad. Op 7 juli begon de grote muiterij in kamp Hardy en Thijsstad. Van daar uit verspreide de muiterij bij de FP zich naar alle garnizoenen in de Congolese steden. Op zondag 10 juli is het de beurt aan Elisabethstad en Luluaburg waar 1.200 Belgen vluchten in het gebouw van Immo-Kasaï. Deze dag zou voor de bemanningen van de 15 Wing en de para's een van de meest memorabele worden uit deze periode.

In dit artikel proberen we u een duidelijk beeld te geven van een verwarde situatie door twee mensen aan het woord te laten die de gebeurtenissen van 10 juli beleefden. Als eerste vertelt een anonieme getuige zijn of haar belevenissen in het Immo-Kasaï gebouw. Wij kregen dit verslag van onze medewerker Georges Bero. Daarna komt kolonel vlieger b.d. Roger Terryn, in die tijd kapitein en bevelhebber van het transportsmaldeel op BAKA, aan het woord in een gesprek met onze redacteur.



# Il y a 50 ans: Drame à Luluabourg le 10 juillet 1960

Par Axel Vermeesch  
Traduction de G. Desmet et C. Waterkeyn

## Introduction

*Du mois d'avril au mois d'août 1960, la quasi totalité du 15 Wing et du Régiment Para-commando était stationnée au Congo sur les bases de Kamina (BAKA) et Kitona (BAKI). Les autorités belges au Congo et le gouvernement à Bruxelles voulaient être prêts à protéger les 80.000 Belges au Congo et éventuellement les évacuer au cas où des troubles éclataient avant ou après le 30 juin, jour de l'Indépendance.*

Le 4 juillet, soit quatre jours après le jour de fête, les premiers troubles éclatent parmi les militaires noirs de la Force Publique (FP) à Léopoldville. C'est le 7 juillet que démarre la grande mutinerie au camp Hardy et à Thijsville. De là, la mutinerie s'étend parmi la FP à toutes les garnisons des villes congolaises. Le dimanche 10 juillet, c'est au tour de Elisabethville et Luluaburg où 1.200 Belges fuient dans le bâtiment d'Immo-Kasaï. Cette journée sera pour les équipages du 15 Wing et les para's une des plus mémorables de cette époque.

Dans cet article, nous essayons de vous donner une image claire d'une situation confuse en offrant la parole à deux personnes qui ont vécu les événements du 10 juillet.

En premier lieu, un témoin anonyme raconte son expérience dans le bâtiment d'Immo-Kasaï. Nous avons reçu ce témoignage de notre collaborateur Georges Bero. C'est ensuite au colonel-aviateur e.r. Roger Terryn, à cette époque capitaine et commandant de l'escadrille de transport à BAKA, à se confier à notre rédacteur au cours d'un entretien.

## Een anonieme getuige brengt verslag uit

**9 juli:** Rond 17u30 verspreidt het gerucht zich dat de soldaten van de Force Publique (FP) aan het muiten zijn geslagen en zich door de stad verspreiden.

De blanke inwoners van Luluaburg verzamelen in het gebouw Immo-Kasaï op minder dan een uur. Onze verdediging wordt georganiseerd onder leiding van een inderhaast samengesteld comité bestaande uit de heer Swinnen (Consul van België), de heer Claeys (Procureur des Konings) en enkele officieren van de FP die uit het kamp konden ontsnappen waaronder kolonel Honoré.

Men verneemt dat de directeur van de basisschool van de FP, de heer Paquet, op de weg van het militaire kamp neergeschoten werd door een salvo uit een machinegeweer. Dit is het eerste slachtoffer van de muiters. De gekwetste wordt met zware verwondingen in de buikstreek naar het Europees ziekenhuis gevoerd door officieren die uit de stad komen. Tijdens de medische ingreep uitgevoerd door dokter Job valt een groep muiters het ziekenhuis aan. Via telefonisch contact krijgt de dokter hulp van vrijwilligers. Zij slagen er in de muiters, die zes gekwetsten achterlaten, te verjagen. De gewonde heer Paquet en dokter Job worden overgebracht naar het gebouw Immo-Kasaï waar de ingreep verder gezet wordt, maar toch sterft de heer Paquet rond 24hr.



In het gebouw verwacht men zich aan een nakende aanval van de muitende troepen. Ook komen er oproepen binnen van verschillende geïsoleerde personen in de stad. Met een radiozender van Segtraco in het gebouw wordt contact gemaakt met de militaire basis Kamina (BAKA) en de Belgische Veiligheid. De berichten spreken meestal van "zeer gespannen situatie". Tegen de avond vindt er een eerste aanval plaats, deze wordt gevolgd door nog meer aanvallen met geweren en machinegeweren. Uit verschillende delen van de stad horen wij ook geweervuur. De situatie lijkt verward. In het gebouw Immo-Kasaï zijn 1.200 blanken samengestroomd en het leven wordt er zo goed als mogelijk georganiseerd.

**10 juli:** Volgens de verklaring van een lid van het provinciebestuur, die in contact is met de muiters, zal bij

## Un témoin anonyme rapporte

**Le 9 juillet:** Le bruit se répand vers 17hr30 que les soldats de la Force Publique (FP) se sont mutinés et se répandent en ville.

Les habitants blancs de Luluabourg se regroupent au building Immo-Kasaï en moins d'une heure. La défense s'organise sous les ordres d'un comité constitué en hâte et comprenant Mr Swinnen (Consul de Belgique), Mr Claeys (Procureur du Roi) et quelques officiers de la FP qui sont parvenus de s'échapper du camp, parmi lesquels le colonel Honoré.

On apprend que le directeur de l'école primaire de la FP, Mr Paquet, a été abattu d'une rafale de mitraillette sur la route du camp militaire. C'est la première victime des mutins. Le blessé qui souffre de graves lésions abdominales a été transporté à l'hôpital des Européens par des officiers descendant en ville. Pendant l'intervention chirurgicale tentée par le docteur Job, un groupe de mutins assiège l'hôpital. A l'appel lancé par téléphone, le docteur Job répond un groupe de volontaires qui parviennent à refouler les assaillants qui laissent six blessés sur le terrain. Le blessé et le docteur Job sont transférés à l'Immo-Kasaï où l'opération se poursuit. Mr Paquet mourra vers 24hr.

On s'attend au building à une attaque imminente des troupes en révolte. D'autre part des appels parviennent de différentes personnes isolées dans la ville. A l'aide d'un appareil radio, appartenant à la Segtraco, et opérant dans le building, le contact est établi avec la base militaire de Kamina (BAKA) et la Sûreté en Belgique. Les messages portent généralement la dénomination «situation très tendue». Dans la soirée une première attaque a lieu et sera suivie de plusieurs autres (fusils et fusils mitrailleurs). Des bruits de fusillades sont entendus dans divers coins de la ville. La situation paraît confuse. A l'intérieur du building Immo-Kasaï sont réunies 1.200 personnes et la vie s'organise tant bien que mal.

**Le 10 juillet:** Suivant les déclarations de l'un des membres du gouvernement provincial, qui garde le contact avec les mutins, une attaque par armes lourdes doit être lancée à l'aube. La menace d'une attaque par mortiers en particulier, détermine les dirigeants de notre défense à faire évacuer le quatrième étage d'Immo-Kasaï par les femmes et les enfants. Dès ce moment, un SOS ininterrompu est lancé et une intervention militaire est demandée à BAKA, mais la réponse se fait attendre longtemps.

Entretemps nos messages, captés par différents postes, sont retransmis et il ne fait plus de doute que notre situation est parfaitement connue tant au Congo qu'en Belgique. Un émetteur de Léopoldville nous signale que des troupes belges ont, à la demande du ministre De Schrijver, quitté la base de Kitona en avion à destination de Luluabourg. La durée du voyage étant estimée à quatre heures cette aide ne pourra nous parvenir avant 13hr. Un message de BAKA



dageraad een aanval met zware wapens beginnen. Deze dreiging van een aanval met mortieren doet de organisatoren van onze verdediging besluiten de vrouwen en kinderen op de vierde verdieping van het gebouw Immo-Kasai te evacueren. Vanaf nu wordt er een voortdurend SOS uitgezonden en wordt er een militaire interventie gevraagd aan BAKA, maar een antwoord laat lang op zich wachten.

Onze uitgezonden boodschappen werden op verschillende plaatsen ontvangen en het leidt geen

twijfel dat onze situatie goed gekend was in Congo en in België. Een zender meldt ons vanuit Leopoldstad dat, op vraag van minister De Schrijver, Belgische troepen de basis Kitona verlaten hebben per vliegtuig met bestemming Luluaburg. Daar de vlucht ongeveer vier uur duurt, zal die hulp niet voor 13u aankomen. Uit BAKA vraagt men ons nieuws over diezelfde troepen waaruit nu blijkt dat zij, in tegenstelling met wat wij dachten, bestemd zijn voor BAKA. In de loop van de morgen krijgen we nog twee berichten uit BAKA. Het betreft vragen over de staat van de landingsbaan en operationele toestand. De bevestiging dat Belgische troepen van BAKA naar ons komen krijgen we rond 10u30.

Ondertussen is de situatie nog verslechterd, er gebeuren verschillende aanvallen op het gebouw. Er wordt geschoten met mitrailleursgeschut .30 en .50 (luchtdoelgeschut). Tegen het vuur van de aanvallers kunnen de verdedigers zich alleen beschermen achter de afsluitingen. In de traphal worden meubels opgestapeld om te beletten dat de muiters het gebouw kunnen binnen dringen. Er worden Mills-granaten uitgedeeld aan de verdoken ploegen op verschillende niveaus van het gebouw. Met het wapengekletter van de muitende FP mengen zich angstkreten van de kinderen en vrouwen.

Tegen de middag krijgen we eindelijk contact met de drie



capté par notre récepteur demande des nouvelles de ces mêmes troupes qui, contrairement à ce que nous pensions, semblent destinées à BAKA. Dans la matinée deux autres messages émanant de BAKA nous parviennent. Il s'agit de demandes de renseignements au sujet de l'état de la piste et de la situation opérationnelle. L'annonce de l'arrivée de troupes belges venant de BAKA nous parvient vers 10hr30.

Entretemps la situation est encore aggravée et plusieurs attaques ont été lancées contre le building. Il s'agit maintenant d'attaques par mitrailleuses .30 et .50 (antiaériennes). Sous le feu des assaillants les défenseurs du building ne peuvent que se dissimuler soigneusement derrière les claustras. Ces attaques, si elles se multipliaient, pourraient sans doute permettre aux mutins d'investir le building. Pour parer à cette éventualité des meubles ont été précipités dans les cages d'escalier et des grenades Mills ont été distribuées aux équipes retranchées aux différents niveaux de l'immeuble. Au vacarme des armes utilisées par les mutins répandent les cris de terreur des enfants et des femmes.

Enfin, vers midi, nous entrons en contact radio avec les trois avions (deux C-119s et un DC-4) amenant les troupes lesquelles nous demandent de nouveaux renseignements

sur l'état de la piste. Ces avions ne pourront cependant pas se poser, les mutins ayant disposé des jeeps sur la piste d'atterrissage, fait que, bien entendu, nous ignorons au building. Malgré notre insistance, les avions reçoivent de BAKA l'ordre de rentrer. Vive consternation parmi les réfugiés dans le building!

BAKA propose l'envoi de paras. Cette proposition est acceptée mais le colonel Honoré demande un délai d'une heure trente avant l'envoi de ces troupes, des pourparlers étant en cours avec les mutins et risquant de d'être compromis. Le sentiment qui anime les dirigeants de notre défense semble être le souci de sauvegarder la vie des otages stationnés au camp militaire, environ soixante





vliegtuigen (twee C-119 en één DC-4) die de troepen vervoeren. Zij vragen ons inlichtingen over de toestand van de landingsbaan. Die toestellen zullen echter niet kunnen landen omdat de muiters jeeps op die baan gezet hebben, iets wat wij binnen in het gebouw natuurlijk niet weten. Niettegenstaande ons aandringen krijgen de vliegtuigen het bevel van BAKA om rechtsomkeer te maken. Grote ontsteltenis bij de vluchtelingen in het gebouw!

BAKA stelt voor om para's te sturen. Dit voorstel wordt aanvaard maar kolonel Honoré vraagt een uitstel van anderhalf uur voor het sturen van deze troepen, omdat er onderhandelingen met de muiters bezig zijn niet te doen mislukken. De voornaamste zorg van de organisatoren van onze verdediging is het leven te redden van de gegijzelden vastgehouden in het militaire kamp, ongeveer zestig mannen, vrouwen en kinderen. Vooral de heer Swinnen meent krediet te mogen geven aan de beloften van de muiters, alhoewel het tegendeel al bewezen werd toen muiters het vuur openden tijdens onderhandelingen, onder bescherming van een witte vlag, in tegenwoordigheid van

hommes, femmes et enfants. Mr Swinnen en particulier, croit pouvoir accorder crédit aux promesses des mutins bien que cet espoir ait déjà été déçu par l'attitude de ces derniers au cours de pourparlers engagés sous le couvert d'un drapeau blanc en présence du colonel Dupierreux (otage) et pendant lesquels ils ouvrirent le feu.

Devant le découragement et la nervosité qui se manifeste parmi les assiégés le colonel Honoré marque finalement son accord pour que les paras soient envoyés sans délai. Dès ce moment les messages qui sont transmis en phonie le seront en néerlandais pour éviter qu'ils soient interceptés par les rebelles.

D'après nos prévisions les avions doivent arriver en vue de Luluabourg vers 17hr30. Nous serons encore attaqués dans l'intervalle. La mitraille se fait plus dense, de nombreux carreaux volent en éclats et l'on retrouvera le lendemain, des traces d'impacts à l'intérieur même des appartements Immo-Kasaï à hauteur d'homme. Des coups de feu sont notamment tirés du haut des arbres qui se trouvent de l'autre côté de l'avenue à environ 100 mètres.

Nouvelle et très grave inquiétude lorsque le colonel Honoré, à l'issue de nouveaux pourparlers, prend la décision de renvoyer les avions vers leur base sur foi de promesses faites par les mutins. Le courage manifesté jusqu'à présent par les réfugiés fait place à un sentiment de révolte, après avoir vainement essayé de convaincre le colonel de l'énormité de son imprudence arrachant l'antenne de radio, interdisant ainsi tout contact avec les avions. De nombreuses personnes se rendent sur le toit du building où elles se couchent autour de l'inscription SOS tracée à la peinture rouge sur la plateforme.

Les avions sont maintenant en vue et accomplissent un premier tour de la ville. Ils sont précédés par quelques chasseurs de reconnaissance. Au second passage, les paras sautent à quelques kilomètres du centre et l'enthousiasme parmi les réfugiés est indescriptible. Les paras n'arriveront au building qu'à 21hr mettant ainsi fin à un siège de plus de 24 heures. En arrivant, les paras prennent plusieurs prisonniers qui sont tenus sous bonne garde.

Immédiatement avant l'arrivée des paras, un nouvel incident éclate. Les mutins qui ont pratiquement cessé le feu depuis l'arrivée des avions, réclament les armes qui ont été déposées sur l'ordre du consul de Belgique, sur un camion se trouvant devant l'immeuble.

On commence à établir le bilan des pertes de notre côté. Il semble que l'on ait à déplorer trois morts. Outre les trois morts, on signale un blessé grave en la personne de Mr Cayron (gérant de la BCB) atteint au poumon par un éclat de grenade. Nous sommes sans nouvelles des colons isolés, qui ont été amenés par des soldats mutins. Pendant la première nuit qui suit les événements que nous venons de relater, nous prendrons un peu de repos



gijzelaar kolonel Dupierreux.

Als de vluchtelingen in het gebouw moedeloos en zenuwachtig worden geeft kolonel Honoré uiteindelijk zijn akkoord voor een dringende tussenkomst van de para's. Vanaf dat ogenblik worden de boodschappen in het Nederlands uitgezonden om te beletten dat de muiters ze zouden verstaan.

Wij verwachten dat de vliegtuigen boven Luluabourg zullen verschijnen rond 17u30. Ondertussen worden we nog maar eens aangevallen. Het geweervuur wordt steeds maar intenser en er wordt geschoten vanuit de bomen aan de overkant van de laan op een honderdtal meter afstand. 'sAnderendaags worden er binnen het gebouw Immo-Kasaï verschillende kogelinslagen gevonden op manshoogte.



Opnieuw zeer grote ongerustheid als kolonel Honoré besluit de vliegtuigen terug naar hun basis te sturen nadat de muiters nieuwe beloften deden in de lopende onderhandelingen. Tevergeefs tracht men de kolonel de enormiteit van zijn onvoorzichtigheid aan te tonen. De door de vluchtelingen tot dan getoonde moed slaat om in opstandigheid. De antenne wordt afgerukt zodat er geen contact met de vliegtuigen mogelijk is. Veel personen klimmen op het dak van het gebouw en gaan liggen rond een SOS markering die ze met rode verf op het platform geschilderd hebben.

Dan komen de vliegtuigen in zicht en maken een eerste toer rond de stad. Voorop vliegen enkel verkenningsvliegtuigen. Bij de volgende passage springen de para's en is het enthousiasme bij de vluchtelingen onbeschrijflijk groot. Pas rond 21u bereiken de para's het gebouw en maken een einde aan de belegering van meer dan vierentwintig uur duurde. Bij hun aankomst nemen de para's enkele gevangenen die goed bewaakt worden.

Juist voor de aankomst van de para's is er een nieuw incident. De muiters die van bij de komst van de vliegtuigen bijna alle vuur staakten, eisen nu de wapens die op bevel van de Belgische consul op een vrachtwagen voor het gebouw gelegd werden.

Als het bilan word opgemaakt, zijn aan onze kant drie doden te betreuren. Buiten die drie doden is er ook een zwaar gekwetste, de heer Cayron (gerant van de BCB) die getroffen is in de long door een granaatscherf. We zijn echter zonder nieuws van geïsoleerde kolonials die door de muitende troepen meegenomen werden. Tijdens de nacht, volgend op de door ons vertelde gebeurtenissen, kunnen wij eindelijk wat rust vinden in het gebouw Immo-Kasaï beschermd door de Belgische para's.

**11 juli:** Vanaf de vroege morgen wordt de evacuatie van de bewoners van het gebouw naar het vliegveld aangevat en zal duren tot laat in de nacht. Om elke verrassing uit te sluiten organiseert de commandant van de para's konvooien van wagens die naar het vliegveld rijden onder begeleiding van patrouilles.

Een eerste deel van de gevangenen van de muiters wordt bevrijd, waaronder de families Sibenaler en Terken, en de heren Dillensen en Morlinghem. De mannen werd geweld aangedaan en de vrouwen, overgeleverd aan de muitende troep, werden ontkleed en verkracht. Deze ongelukkigen werden bij voorrang gerespatrieerd. De muiters gijzelen nog talrijke burgers, ze weigeren ze vrij te laten, zogezegd omdat die personen vrijwillig bij hen blijven.

**12, 13 en 14 juli:** De vluchtelingen, verzameld op het vliegveld, worden geleidelijk geëvacueerd naar Leopoldstad, Kamina en Usumbura door SABENA. Voorrang wordt gegeven aan personen die zwaar te lijden hadden en aan kroostrijke gezinnen. Gedurende de periode van de evacuatie verblijven de vluchtelingen in oncomfortabele

à l'intérieur du building Immo-Kasaï sous la protection des paras belges.

**Le 11 juillet:** Dès les premières heures de la journée,



l'évacuation des habitants du building vers la plaine d'aviation est entamée, et se terminera tard dans la nuit. Pour éviter toute surprise, le commandant des paras fait organiser des convois de voitures qui se rendent à la plaine d'aviation sous la protection de patrouilles.

Une première partie des prisonniers faits par les mutins a été libérée, parmi lesquels les familles Sibenaler et Terken, Mr Dillens, Mr Morlinghem. Les hommes ont été molestés et les femmes livrées à la troupe en effervescence, dévêtues et violées. Ces malheureux seront rapatriés en priorité. Les mutins détiennent encore de nombreux otages civils qu'ils refusent de rendre, sous prétexte que ces personnes demeurent volontairement parmi eux.

**Le 12, 13 et 14 juillet:** Les réfugiés, groupés sur l'aérodrome, seront progressivement évacués vers Léopoldville, Kamina et Usumbura par la SABENA. La priorité sera accordée aux personnes ayant eu à souffrir et aux familles nombreuses.

Pendant tout le temps que l'évacuation a duré les réfugiés vivront dans des conditions d'inconfort sur l'aérodrome. Pendant tout ce temps également, les bruits les plus



omstandigheden op het vliegveld. Gedurende die dagen doen er allerlei geruchten de ronde, enerzijds over de houding van Kasa-Vubu en Lumumba tegenover ons (zo erg dat er sprake is van een dreigende nieuwe aanval), en anderzijds over het lot van de Belgen die in het binnenland van de provincie wonen en die ons trachten te vervoegen langs de baan.



De laatste mensen van onze groep verlaten Luluaburg in de nacht van 13 op 14 juli aan boord van het laatste burgervliegtuig om in Usumbura te landen. Daar krijgen zij van de bevolking de nodige zorgen en wachten er op de instructies. Gedurende dit wachten stelden wij dit getuigenis op te Usumbura op 18 juli 1960.

#### **Kolonel vlieger b.d. Roger Terryn vertelt aan onze redacteur**

Al het personeel van het transportsmaldeel van de Wing Instructie en Transport (de WIT) in Kamina leefde begin juli op adrenaline! In de meeste Congolese steden zijn de zwarte soldaten van de FP aan het muiten geslagen.

Terwijl president Kasa-Vubu, premier Lumumba, stafchef kolonel Mobutu en andere Congolese autoriteiten het land rondreizen om de muitende militairen te kalmeren en de Afrikanisatie van het kader van de FP aan te kondigen, besluit de Belgische regering eenzijdig en in strijd met het Belgisch-Congolees Vriendschapsverdrag, militair tussen te komen om de blanke bevolking te beschermen of te evacueren. Op acht dagen tijd zouden wij op 28 plaatsen tussenkomen!

De Belgische regering wil de blanken niet aan hun lot overlaten als op 4 juli de eerste ongeregelde uitbreken in Leopoldstad en een muiterij in Thysstad op 7 juli. Die dag vertrekken we van BAKA met negen vliegtuigen (vijf C-119s en vier DC-3s) om het 1 Bataljon Para in plaats te stellen op het vliegveld van Leopoldstad. Als we daar tegen de avond toekomen barst een zwaar onweer los en moeten we uitwijken naar de basis van Kitona.

Op zondag 10 juli wordt het een zeer drukke dag voor de bemanningen van de 15 Wing. In de vroege morgen worden, op bevel van de Belgische regering in Brussel, twee compagnies paracommando's vanuit Kamina overgevlogen naar Elisabethstad door vijf van onze vliegtuigen (drie DC-3s, een C-

diverse circuleren betreffende de houding van Kasa-Vubu en Lumumba ten opzichte van ons (gaande zelfs tot de dreiging van een nieuwe aanval), eveneens betreffende de bestemming van de Belgen die in het binnenland van de provincie wonen en die ons trachten te bereiken via de weg.

De laatste personen van de groep zullen uiteindelijk Luluabourg verlaten in de nacht van 13 op 14 aan boord van het laatste burgerluchtvaartuig om te gaan naar Usumbura. Daar zullen zij aandachtige zorg krijgen van de bevolking en zullen zij instructies krijgen. Tijdens deze afwachting, hebben wij dit verslag op 18 juli 1960.

#### **Kolonel vlieger e.r. Roger Terryn vertelt aan onze redacteur**

In het begin van juli, was het personeel van de Wing Instructie en Transport (de WIT) in Kamina in een staat van hoge adrenaline! De zwarte soldaten van de Force Publique (FP) zijn in de meeste Congolese steden in opstand.

Toen de president Kasa-Vubu, de eerste minister Lumumba, de chef d'état-majoor, de kolonel

Mobutu en andere Congolese autoriteiten het land overtrokken om de opstandige militairen te kalmeren en de africanisering van de FP, heeft de Belgische regering unilateraal en tegen de afspraak van de Belgisch-Congolese vriendschapsovereenkomst, militaire interventie besloten om de blanke bevolking te beschermen en te evacueren. In acht dagen tijd zullen wij op 28 zones!

De Belgische regering wil de blanken niet aan hun lot overlaten als op 4 juli de eerste ongeregelde uitbreken in Leopoldville op 4 juli en een muiterij in Thysville op 7 juli. Die dag vertrekken we van BAKA met negen vliegtuigen (vijf C-119 en vier DC-3) om het 1 Bataillon Para te plaatsen op de luchthaven van Leopoldville. Bij aankomst 's avonds hebben we een grote storm en moeten we ons afwenden naar de basis van Kitona.

Op zondag 10 juli wordt het een zeer drukke dag voor de bemanningen van de 15 Wing. In de vroege morgen worden, op bevel van de Belgische regering in Brussel, twee compagnies paracommando's vanuit Kamina overgevlogen naar Elisabethstad door vijf van onze vliegtuigen (drie DC-3s, een C-





119, een DC-6) en twee DC-4s van SABENA. Zij zullen er de blanke vrouwen en kinderen evacueren. De Belgische ambassadeur J. van den Bosch werd de tijd niet gegund om eerst de toelating van de Congolese regering te bekomen om militair tussen beide te komen.

Op BAKA wordt in de voormiddag beslist om ook in Luluaburg tussen te komen. Om geen tijd te verliezen wordt niet gewacht op de terugkomst van de para's uit Kitona. Men is van oordeel dat de duizend blanken in het Immo-Kasaï gebouw twee uur vlugger uit hun benarde positie bevrijd kunnen worden door de inzet van twee marscompagnies. Een vloot van zes vliegtuigen (een DC-6, een DC-4, een DC-3, een C-119 en twee SABENA DC-4s) vertrekt rond 14u naar het vliegveld van Luluaburg. Van daar moeten de twee marscompagnies oprukken naar het Immo-Kasaï gebouw om de blanken te ontzetten en naar het vliegveld te brengen voor evacuatie naar BAKA.

In Kitona had ik ondertussen het bevel gekregen terug te keren naar Kamina met de mogelijkheid om tussen te komen in Luluaburg. Geruchten deden de ronde dat de Russen vanuit Caïro naar Bunia zouden komen om van daaruit Stanleystad in te nemen, dit vereiste de aanwezigheid van het 1 Bataljon Para in Kamina. In die tijd werden in Congo heel veel ongecontroleerde berichten verspreid door de talrijke radiozenders in het land.

Tijdens onze vlucht terug naar Kamina worden SOS signalen uit het Immo-Kasaï gebouw door onze boordradio's opgevangen. We besluiten een scheervlucht over het centrum van Luluaburg uit te voeren als intimidatie. De piloot van het Dove-toestel dat op 9 juli Congolese FP-onderhandelaars naar Luluaburg bracht, laat ons weten dat het vliegveld bezet is door muiters en dat zij elke landing zullen beletten met hun machinegeweren. BAKA wil niet dat we de para's droppen en beveelt ons in Kamina te landen. Ik blijf met de CP-37 boven Luluaburg cirkelen als radiorelais tussen BAKA en de vloot van zes vliegtuigen die op weg is met de twee marscompagnies. Ook zij krijgen via de CP-37 het bevel terug te vliegen naar BAKA.

In de namiddag wordt beslist een voorziene operatie op Stanleystad af te laten en met de para's van het 1 Bataljon tussen te komen in Luluaburg. Rond 15u stijgen we op in twee formaties: "Relax" (vijf C-119s) en "Formic" (vier DC-3s). De para's zullen springen boven het vliegveld, waarna de DC-3 zullen landen met hun materieel. Een Harvard-verkenningpatrouille verwittigt ons dat ze beschoten werd van op het vliegveld. Ik roep commandant Zeidler, operatieofficier van het bataljon, in de cockpit. Samen met hem zoeken we naar een geschikte droppingzone (DZ) op enkele kilometers van het centrum van de stad. Relax-formatie maakt vier "runs" om de para's te droppen terwijl er van op vrachtwagens op onze C-119s geschoten wordt. Ik blijf met de CP-37 boven de DZ hangen om de Formic-formatie te leiden bij het droppen van het materieel. De duisternis begint in te vallen als we nog een overvlucht op lage hoogte maken boven het centrum van de stad. Op het dak van het Immo-Kasaï gebouw is een SOS-sigitaal uitgespreid en zien we wuivende blanken. Het is pikdonker als we landen op BAKA en het enthousiasme onder de bemanningen is groot na deze vermoeiende memorabele dag!

Elisabethville par cinq de nos avions (trois DC-3, un C-119 et un DC-6) et deux DC-4 de la SABENA. Ils y évacueront des femmes et enfants blancs. L'ambassadeur de Belgique J. van den Bosch, n'a pas le temps de demander l'autorisation préalable du gouvernement congolais pour effectuer une intervention militaire.

Le matin, BAKA décide d'intervenir aussi à Luluabourg. Afin de ne pas perdre de temps, le retour des paras de Kitona ne sera pas attendu. L'opinion qui prévaut est que le millier de blancs qui se trouvent dans le bâtiment Immo-Kasaï peuvent être libérés de leur fâcheuse position deux heures plus tôt par l'engagement de deux compagnies de marche. Une flotte de six avions (un DC-6, un DC-4, un DC-3, un C-119 et deux DC-4 SABENA) s'envole vers 14 Hrs en direction de Luluabourg. De là, les deux compagnies de marche doivent avancer sur le Bâtiment Immo-Kasaï pour y délivrer les blancs et les amener à l'aérodrome pour une évacuation sur BAKA.

A Kitona, j'avais entretemps reçu l'ordre de revenir vers Kamina avec la possibilité d'intervenir à Luluabourg. Des bruits font la ronde que des Russes viendraient du Caire vers Bunia pour, à partir de là, s'emparer de Stanleyville. Ceci requiert la présence du 1 Bataillon Para à Kamina. En ces temps-là, beaucoup de messages non contrôlés étaient diffusés du fait de la répartition de nombreux émetteurs radio dans le pays.

Pendant notre vol retour vers Kamina, nos radios de bord captent des signaux SOS provenant du bâtiment Immo-Kasaï. Nous décidons d'effectuer un passage en rase-mottes sur le centre de Luluabourg en guise d'intimidation. Le pilote de l'avion DOVE qui a amené des négociateurs congolais des FP le 9 juillet, nous fait savoir que l'aérodrome est aux mains des mutins et que leurs mitrailleuses interdisent tout atterrissage. BAKA ne souhaite pas que nous larguions les paras et nous donnent l'ordre de rejoindre Kamina. Je reste avec le CP-37 en vol circulaire au-dessus de Luluabourg assurant le relais radio entre BAKA et la flotte de six avions qui est en chemin avec deux compagnies de marche. Via le CP-37, ils reçoivent aussi l'ordre de revenir sur BAKA

Dans l'après-midi, décision est prise d'annuler une opération sur Stanleyville et d'intervenir sur Luluabourg avec les paras du 1 Bataillon. Vers 15 Hrs, nous décollons en deux formations: «Relax» (cinq C-119) et «Formic» (quatre DC-3). Les paras sauteront sur l'aérodrome, les DC-3 atterriront ensuite avec leur matériel. Une patrouille de reconnaissance Harvard nous avertit qu'ils sont mitraillés depuis l'aérodrome. J'appelle le commandant Zeidler, officier opération du bataillon, dans la cockpit. Ensemble, nous recherchons une zone de largage adéquate à quelques kilomètres du centre ville. La formation Relax effectue quatre «runs» pour larguer les paras alors qu'on tire depuis les véhicules sur nos C-119. Je reste avec le CP-37 en circuit au-dessus de la DZ pour conduire la formation Formic lors du largage du matériel. L'obscurité tombe lorsque nous effectuons encore un passage à basse altitude sur le centre ville. Nous observons un SOS déployé sur le toit du bâtiment Immo-Kasaï et nous voyons des blancs très agités. Il fait nuit noire quand nous atterrissons à BAKA et l'enthousiasme de l'équipage est grand après une journée mémorable!

# Belgische C-130 in Congo in steun van de vredesoperatie MONUC

# Un C-130 belge, en appui de l'opération de paix de la MONUC

Door René Hoeben.

**D**e Democratische Republiek Congo (DRC) en vijf staten in de regio hebben het Vredesakkoord van Lusaka getekend in juli 1999 om een einde te maken aan de oorlog in Congo. In november 1999 richtte de Veiligheidsraad de MONUC (Mission de l'Organisation des Nations Unies en République Démocratique du Congo) op om toe te zien op het vredesproces en de burgerbevolking te beschermen. De VN operatie MONUC, ging van start in 2000. Ondertussen is de vredesmacht meer dan 20.000 man sterk, afkomstig uit meer dan 50 landen. Het is de grootste VN operatie ooit.

Ook België neemt deel aan deze operatie. Op dit moment heeft Defensie een zestal militaire waarnemers ontplooid en een Detachement Air MONUC met een C-130 vliegtuig voor het uitvoeren van logistieke vluchten.

Het Detachement Air MONUC of het "Belgian C-130 Detachment" werd voor de eerste maal ontplooid naar Kisangani in juli 2009.

Het detachement telt ongeveer 20 militairen en wordt om de vijf tot zes weken omgewisseld. Tijdens het verblijf ter plaatse staat het detachement onder de operationele controle van de bevelhebber van de MONUC.

Welke opdrachten voert de C-130 uit voor de MONUC? Onder welke omstandigheden werken de bemanningen en het steunpersoneel? Welke zijn hun ervaringen in dit immense Afrikaanse land, waar de 15 Wing al meer dan vijftig jaar mee verbonden is? We hadden hierover een gesprek met de boordcommandant en enkele van zijn collega's die begin april 2010 uit de DRC teruggekeerd zijn.

Par René Hoeben; traduction Jacques de Brouwer

**L**a République Démocratique du Congo (RDC) ainsi que cinq états de la région ont signé les Accords de Paix de Lusaka en juillet 1999 afin de mettre fin à la guerre qui sévit au Congo. En Novembre 1999, le Conseil de Sécurité crée la MONUC (Mission de l'Organisation des Nations Unies en République Démocratique du Congo) afin de veiller à l'accomplissement du processus de paix et à protéger la population civile.

L'Opération des Nations Unies (NU), MONUC, démarre en 2000. Depuis lors plus de 20.000 hommes en provenance de plus de 50 pays participent à cette Force de Paix. C'est

de tout temps, la plus grande opération des NU.

La Belgique participe également à cette opération. Actuellement, la Défense est représentée par 6 observateurs militaires et par un Detachement Air MONUC composé d'un C130, chargé de l'exécution de vols logistiques

Le Detachement Air MONUC ou plutôt

le «Belgian C130 Detachment» a été déployé pour la première fois à Kisangani en juillet 2009. Ce detachement comprend environ 20 militaires et est remplacé toutes les cinq à six semaines. Durant la période d'activité sur place, le detachement est sous le contrôle opérationnel du Commandant de la MONUC.

Quelles sont les missions que le C130 exécute pour la MONUC?

Dans quel contexte, l'équipage et le personnel de soutien travaillent-ils?

Quelles sont leurs expériences dans cet immense pays Africain où, le 15 Wing œuvre déjà depuis plus de 50 ans?





## Belgian Detachment MONUC Nr 10

Op 1 maart 2010 vertrekt kapitein-vlieger Jonas (Josse) Van Hellemont vanuit Melsbroek met de CH-08 richting Congo. De volgende vijf weken zal hij er als boordcommandant, maar vooral als detachementoverste, moeten voor zorgen dat hij en zijn ploeg de opdrachten van de MONUC naar best vermogen uitvoeren. De Josse vertrekt niet naar het onbekende. Hij is een ervaren C-130 piloot met zes jaar dienst in de 15 Wing, en hij heeft reeds een MONUC opdracht uitgevoerd in augustus 2009.



Het detachement bestaat uit 22 man uit verschillende componenten van Defensie. De bemanning omvat drie piloten, een flight engineer en twee loadmasters. De copiloten oefenen om beurt de functie van Air Liaison Officer (ALO) uit, die de verbinding verzorgt tussen BelDet en Air Ops UN. Voor onderhoud, herstellingen aan het vliegtuig en de bediening van de gronduitrusting is er een ploeg van vijf man onder leiding van technisch officier luitenant Van Vaerenbergh. Ook drie paracommando's, gespecialiseerd in het vervoer en parachuteren van personeel en materiaal, zijn aanwezig. Gezien de opdracht ook het uitvoeren van dringende medische evacuaties voorziet, heeft men in de ploeg eveneens drie medics. Omdat Oost-Congo nog steeds een onveilig gebied is wordt de bemanning gesteund door een inlichtingsofficier die hen op de hoogte houdt van de toestand in het operatiegebied. Het geheel wordt aangevuld door luitenant Gobijn die verantwoordelijk is voor de algemene steun, een communicatiespecialist en een kok.

Na een overnachting in Malta bereikt het detachement Kinshasa, hoofdstad van de DRC, waar het zich aanmeldt bij het Air Ops Center van het MONUC-hoofdkwartier dat de volgende weken de opdrachten zal geven. De volgende dag rest er nog een vlucht van 2u30 om het vliegveld van Kisangani-Bangoka te bereiken. Dit zal hun vaste standplaats zijn tijdens de

Nous avons pu avoir une interview du Commandant de bord rentré début avril 2010 du RDC ainsi que de quelques-uns de ses collègues.

## Belgian Detachment MONUC Nr 10

C'est le 1 mars 2010 que le Capitaine Avi Jonas (Josse) Van Hellemont décolle de Melsbroek avec le CH-08 en direction du Congo. Durant les cinq semaines qui suivront il sera non seulement le commandant de bord mais surtout le chef du détachement qui devra veiller que son équipe réalise au

mieux les missions demandées par la MONUC. Josse ne part pas en terres inconnues. C'est un pilote expérimenté ayant six ans d'expériences au 15 Wing et il a déjà exécuté une mission MONUC en août 2009.

Le détachement est composé de 22 hommes originaires de différents composants de la Défense. L'équipage comprend trois pilotes, un flight engineer et deux loadmasters. Les deux co-pilotes exercent à tour de rôle la fonction de Air Liaison officer (ALO), responsable de la liaison entre BelDet et Air Ops UN. Pour l'entretien, les réparations de l'avion et la mise en œuvre de l'équipement sol, une équipe de cinq hommes est sous la direction d'un officier

technicien, le Lt Van Vaerenberg.

Sont également présents, trois Para Commando spécialisé dans le transport et le parachutage d'hommes et de matériels et comme la mission pourrait consister en l'évacuation médicale d'urgence, trois medics s'ajoutent à l'équipe.

Comme la partie Oriental du Congo est toujours considéré comme incertaine, l'équipage est accompagné d'un Officier de Renseignement qui le tient informé de la situation dans les zones d'opérations. L'ensemble de l'équipe est complétée par le Lt Godin, responsable du soutien logistique local, par un spécialiste en communications et







volgende weken. Het echte werk kan beginnen.

### **Kisangani-Bangoka**

Het “Belgian C-130 Detachment” is ingeplant op het vliegveld Bangoka op enkele kilometers van de stad Kisangani, gelegen in het noordoosten van Congo waar het gros van de MONUC ontplooid is. Op dit vliegveld is ook een Senegalees bataljon gestationeerd. Verder opereren naast onze C-130 twee door de UN gehuurde Oekraïense An-12 toestellen vanaf het vliegveld.

Omdat Kisangani in de oorlog een fel betwiste stad was, liggen er nog mijnen rond het vliegveld. De gekende zones zijn afgebakend, maar er bestaan nog plaatsen waar men beter niet op wandel gaat. Onlangs nog ontploften een aantal mijnen tijdens een kleine bosbrand aan de rand van het vliegveld.

Het Belgisch gedeelte “Bel Compound” bestaat uit een aantal containers en gebouwtjes waar onze mensen slapen, eten en werken.

Kapitein Van Hellemont herinnert zich dat tijdens zijn eerste verblijf in augustus 2009 de voorzieningen minimaal waren: “We beschikten slechts over enkele containers die zelfs niet helemaal waterdicht waren. De bedden waren doorgesakt, geen douchegordijnen, geen enkele ontspanningsruimte, enz... .Het verschil met nu is enorm en dat allemaal dank zij het werk en de inzet van de detachementen die er ondertussen verbleven hebben. Zo kregen we er enkele gebouwtjes bij, werd een kantine ingericht en een barbecue gemetst. Alle containers werden waterdicht gemaakt, de bedden werden hersteld, douches opgekuist, gordijnen gehangen, enz... Het meeste werk werd door de Belgen gedaan. Voor materiaal konden we wel bij de VN terecht. Nu beschikken we over een degelijk comfort besluit hij”.

Het geheel bestaat nu uit twee grote slaapcontainers met

par un chef cuisinier.

Après une escale de nuit à Malte, le Détachement arrive à Kinshasa, la capitale de la RDC, où il se présente au Air OPS Center du Quartier Général de la MONUC. Celui-ci lui donnera durant les prochaines semaines les missions à effectuer. Le lendemain il reste encore un vol de 2.30hr à effectuer pour atteindre l’aérodrome de Kisangani-Bangoka. Ceci sera leur base de déploiement fixe durant les prochaines semaines. Le véritable travail peut commencer.

### **Kisangani-Bangoka**

Le «Belgian C-130 Detachment» est implanté sur l’aérodrome de Bangoka à quelques kilomètres de la ville de Kisangani. La ville est située dans le nord-est du Congo là où est déployé la plus grande partie de la MONUC. Sur l’aérodrome, un bataillon Sénégalais est également implanté. A côté de notre C-130 on retrouve deux AN-12 Ukrainien qui ont été loué par les NU pour opérer à partir de cet aérodrome.

Comme Kisangani a été durant la guerre une ville fortement disputée, on trouve encore de nombreuses mines autour de l’aéroport. Les lieux fréquentés sont bien délimités mais il existe encore des places où il vaut mieux ne pas aller se promener. Dernièrement toute une série de mines ont encore explosé lors d’un feu de brousse en bordure du terrain.

La zone Belge «Bel Compound» est constituée d’un certain nombre de containers et de petits bâtiments où nos hommes dorment, mangent et travaillent

Le Capitaine Van Hellemont se rappelle que lors de son premier passage en août 2009, les installations étaient minimales. «Nous ne disposions que de quelques containers qui n’étaient même pas tout à fait étanches. Les lits étaient défoncés, pas de rideaux de douches, pas le moindre espace de détente, etc..Actuellement la différence est énorme et cela grâce au travail et l’engagement des différents





elk vijf slaapkamers voor twee à drie personen. Verder zijn er twee sanitaire gebouwtjes, een met drie douches en drie toiletten voor de mannen en daarnaast een met douche en toilet voor dames. Er is nu ook een kantine en een gebouwtje met keuken en eetzaal. Verder zijn er nog een paar containers beschikbaar als opslagplaatsen.

### De operaties

De opdracht is vluchten uitvoeren ten voordele van en onder de operationele controle van de MONUC. Er wordt gewerkt onder de strikte regels van de VN, die soms restrictiever zijn dan de Belgische. De opdrachten worden verdeeld tussen de verschillende middelen door "Air Ops KIN", en bereiken het Belgisch C-130 detachement via het "Air Planning Office" in Bangoka. De C-130 draagt de naam "United Nations" en het UN-kenteken en vliegt met "call sign UN-822".

Het wekelijks werkschema is als volgt: zes dagen vliegen en een dag rust, of vijf dagen vliegen en twee dagen rust. Maar in de praktijk is men bereid alle dagen te vliegen. Buiten Kinshasa hebben de vliegvelden in Congo geen verlichting zodat er uitsluitend gevlogen wordt tussen 7u en 18u. De opdrachten zijn het vervoer van troepen, voedsel, en zo nodig materiaal en voertuigen tussen de verschillende MONUC-garnizoenen in het oosten en noordoosten van Congo. Maar regelmatig worden er

détachements qui se sont succédés. C'est ainsi que nous avons reçu quelques petits bâtiments supplémentaires, qu'une cantine a été érigée et qu'un barbecue a été construit. Tous les containers ont été imperméabilisés, les lits ont été

réparés, les douches nettoyées, et les rideaux de douches pendus, etc...La plupart des travaux ont été fait par les belges. En ce qui concerne les matériaux, nous avons pu profiter des NU. Maintenant nous bénéficions d'un confort réel» conclut-il.

L'ensemble est maintenant constitué de deux grand containers dortoir avec dans chacun cinq chambres à coucher de deux ou trois lits. Un peu plus loin on trouve deux petits bâtiments de toilettes. L'un avec trois douches et trois toilettes pour les hommes et à côté un bâtiment avec douche et toilette pour les dames. Il y a maintenant aussi une cantine et un petit bâtiment avec la cuisine et la salle à manger. Quelques containers sont encore disponibles pour la logistique.

### Les opérations

La mission consiste à effectuer des vols au profit et sous le contrôle opérationnel de la MONUC. Le travail s'effectue suivant les règles strictes des NU lesquels sont parfois plus restrictives que les règles belges. Les missions sont réparties entre les différentes composants par «Air OPS Kin» et elles arrivent au Détachement C-130 belge par le



ook troepen en materiaal vervoerd van en naar Entebbe (Oeganda) en Bujumbura (Burundi), waar het gros van de MONUC eenheden toekomen.

Vliegen in Centraal-Afrika is nog steeds een heel aparte ervaring volgens de Josse. De omgeving waarin men opereert is volledig verschillend van Europa. Zo is er nergens radarcontrole en wordt het luchtverkeer gecoördineerd via HF-radioverkeer, waarop de bemanningen regelmatig positie en hoogte melden. Goed uitluisteren is hier de boodschap! Gelukkig werkt het HF-net redelijk goed en is er ook een speciaal HF-net van de MONUC.

Daar een groot aantal van de bestemmingen geen

bias du «Air Planning Office» de Bangoka. Le C-130 porte le nom «United Nations» et les cocardes des NU et vole sous le «callsign UN-822».

L'horaire de travail de la semaine est le suivant: six jours de vols et un jour de repos ou parfois cinq jours de vols et deux jours de repos. En pratique, il faut être prêt à voler tous les jours.

Hormis Kinshasa, les aérodromes n'ont pas d'éclairage de piste si bien que les vols s'effectuent uniquement entre 7 hr et 18 hr.

Les missions consistent à transporter des troupes, des vivres et si nécessaire du matériel et des véhicules entre les différentes garnisons de la MONUC dans l'est et le nord-est du Congo. Régulièrement cependant, des troupes et du matériel sont acheminés vers Entebbe (Ouganda) et Bujumbura (Burundi) où arrivent le plus grande partie des unités de la MONUC.

Voler en Afrique Centrale est encore une expérience toute particulière selon le «Josse». L'environnement dans lequel on opère est tout à fait différent de celui de l'Europe. Il n'y a nulle part de contrôle radar et le trafic aérien est coordonné par le biais de communications radio sur le réseau HF. L'équipage y signale régulièrement sa position et son altitude. Une écoute attentive est de rigueur! Heureusement le réseau HF fonctionne relativement bien et il existe également un réseau HF propre à la MONUC.

Comme un grand nombre des destinations n'ont pas de liaisons radio voir même de contrôle d'approche, la plus part des vols se font à vue. Heureusement l'avion est équipé d'équipements de navigation modernes comme le GPS. Pour corser le tout, il y a quelques aérodromes «amusants» comme Manolo et Dungu. Ce sont des «strips» d'atterrissage en latérite étroits et courts où il faut faire usage de tout son savoir et de son entraînement au vol tactique. C'est pour pouvoir décoller et atterrir sur des pareilles pistes que l'on vole sur C-130. Pour les jeunes pilotes ceci est une expérience fantastique.

Les missions sont variées ce qui fait que chaque jour est une autre histoire. Ainsi, un jour on peut avoir un vol de Kisangani à Gemena (1h35) suivi d'un vol vers Bukavu (2h35). Un autre jour il faut effectuer six vols entre Bukavu et Bujumbura d'une durée d'à peine 20 minutes par vol pour ensuite retourner à Kisangani. Parfois, on part pour plusieurs jours vers différentes destinations avec des escales de nuit à Bukavu, Goma et Kinshasa.

L'ennui n'a pas le temps de s'installer!

radioverbinding hebben, laat staan een naderingscontrole, wordt meestal op zicht gevlogen. Gelukkig beschikt men aan boord over moderne navigatiemiddelen zoals GPS. En dan zijn er nog de "plezante" vliegvelden zoals Manolo en Dungu. Daar zijn landingstrips in lateriet, smal en tamelijk kort waar men al zijn kunnen en tactische training kan in praktijk brengen. Op dergelijke "strips" landen en opstijgen, dat is waarom men op C-130 vliegt! Voor jonge piloten is dit een fantastische ervaring.

De opdrachten zijn gevarieerd waardoor iedere dag anders is. Zo kan een vliegtag beperkt zijn tot een vlucht van Kisangani naar Gemena (1u35) en verder naar Bukavu (2u35). Een andere dag doet men dan zes vluchten tussen Bukavu en Bujumbura van 20 minuten elk, om daarna terug te keren naar Kisangani. Een andere keer vertrekt men voor enkele dagen naar meerdere bestemmingen met overnachtingen in Bukavu, Goma en Kinshasa. Er is zeker geen tijd om zich te vervelen!

### En in de vrije tijd...

De ontspanningsmogelijkheden zijn beperkt. Door de Belgen is een volleybalveld aangelegd waarop regelmatig de krachten gemeten worden met de Senegalezen. In Kisangani is een avondklok ingesteld van 18u tot 6u. Ontspanning moet dus gevonden worden in de bar van het detachement. Er zijn gezelschapspelen maar meestal wordt naar films gekeken op de persoonlijke laptop of nagepraat over de







### Et les temps libres...

Les possibilités de se détendre sont minimales. Les Belges ont construit un terrain de volleyball où les forces de l'équipe sont opposées aux Sénégalais.

A Kisangani, il y a un couvre feu de 18hr à 6hr. La détente doit donc s'effectuer au bar du détachement. Il y a bien quelques jeux de sociétés mais en général des films sont regardés sur les ordinateurs personnels ou bien la discussion se prolonge sur les aventures et faits du jour.

Il y a un réseau internet mais avec des liaisons tellement lentes que les liaisons par «Skype» sont rendues très difficiles. La plupart prennent contact avec leurs familles par GSM

Les jours de congés, on peut faire des excursions dans les environs immédiats ou aller à Kisangani nager dans la piscine d'un hôtel.

Le baptême de l'Équateur pour les novices, une tradition séculaire au 15 Wing, est maintenu fidèlement. Le «BelDet 10» comptait trois novices dans ses rangs. Tous ont passé l'épreuve avec succès!

Le «Josse» confirme que de très bons contacts sont établis avec la population locale. Un matin certains membres de l'équipe ont suivi des enfants qui, à travers les champs de mines, se rendaient à l'école. Cette arrivée imprévue fut accueillie avec un grand enthousiasme et tant les enfants que les membres de l'équipe en ont gardé un souvenir mémorable.

Heureusement, il y a régulièrement des missions avec des escales de nuit. L'équipage peut alors profiter du confort d'un hôtel et une sortie en ville est alors possible.

belevenissen van de dag. Er is internet maar met een trage draadloze verbinding, waardoor "skypen" heel moeilijk is. De meesten houden contact met de familie via GSM.

Tijdens de vrije dagen kan men uitstappen doen in de onmiddellijke omgeving of naar Kisangani waar gezwommen kan worden in het zwembad van een hotel. De evenaarsdoop voor de nieuwelingen, een jarenlange traditie in de 15 Wing, wordt trouw onderhouden. Bij "BelDet 10" hebben drie nieuwelingen de proeven met succes afgelegd.

Volgens de Josse zijn er goede contacten met de plaatselijke bevolking. Op een morgen hebben enkelen onder hen kinderen gevolgd die, tussen de mijnenvelden, op weg waren naar hun school. Het onverwachte bezoek werd met veel enthousiasme onthaald en zowel de kinderen als onze mensen hebben er zeer goede herinneringen aan bewaard.

Gelukkig zijn er regelmatig opdrachten met overnachtingen. Dan kan de bemanning van het comfort van een hotel genieten en is een uitstap in de stad wel mogelijk.

### Opdracht volbracht

Op zaterdag 3 april vertrekt de CH-08 vanuit Kisangani richting Malta. Aan boord het volledig detachement dat kan terugblikken op een succesvolle opdracht. Er werden 69 vluchten voor de MONUC uitgevoerd met een totaal van 70 vlieguren naar 13 verschillende bestemmingen. Hoewel er veel technische problemen waren, zijn de technici er in geslaagd het vliegtuig steeds vliegklaar te krijgen voor de gevraagde opdrachten. Een pak ervaringen rijker kijkt iedereen toch weer met verwachting uit naar het weerzien van de familie en vrienden.

En zo zijn de bemanningen en het personeel van de 15 Wing, 50 jaar na de onafhankelijkheid, nog steeds betrokken en verbonden met onze oude kolonie en blijven ze verder bouwen op hun jarenlange ervaring met opdrachten in Centraal-Afrika.

### Mission accomplie

Le samedi 3 avril le C-130 CH-08 décolle de Kisangani pour Malte. A bord, le détachement au complet heureux d'avoir accompli une mission en tout point réussie. 69 vols ont été effectués pour la MONUC en 72 heures de vol avec 13 destinations différentes.

Bien qu'il y eu des problèmes techniques, les mécaniciens sont toujours parvenus à maintenir l'avion en état de vol pour pouvoir accomplir les missions demandées

C'est enrichi d'un paquet d'expérience supplémentaire que chacun attend avec impatience de revoir sa famille et ses amis.

Ainsi, les équipages et le personnel du 15 Wing, 50 ans après l'Indépendance, sont encore impliqués et attachés à notre vieille colonie.

Ils continuent à se forger une déjà longue et précieuse expérience par des missions en Afrique Centrale.

### "Music for Live" in Kisangani

In december 2009 organiseerde BelDet Nr 7 in Kisangani, onder impuls van kapitein-vlieger N. D'hont, een sponsorloop van 20 km ten voordele van "Music for Live". De actie bracht 2.200 euro op.

### «Music for life» à Kisangani

En décembre 2009 le BelDet 7 organisa à Kisangani à l'initiative du Capt Avi N. D'Hont, une course sponsorisée de 20 km au profit de "Music for Life". Cette action rapporta la somme de" 2.200 Euro.



# 15 Wing vandaag

Door Axel Vermeesch.

## André Muller: piloot C-130 boven de 60 jaar

Kolonel b.d. André Muller, bevelhebber van de 15 Wing van juni 1997 tot oktober 2001, is na zijn actieve loopbaan in de Luchtmacht die eindigde op 54-jarige leeftijd steeds verder blijven vliegen als reserve-officier in het 20 Smaldeel als boordcommandant C-130. Op 6 februari werd hij 3x20 jaar en was aldus de eerste Belgische piloot C-130 boven de 60 jaar.

Op 14 december 2009 voerde hij zijn laatste vlucht uit op C-130, een oefenvlucht boven België. Na de landing offerde hij een "fare well" aan de C-130 bemanningen en enkele vrienden. Na een dankwoord door kolonel "Barney" Flamang, bevelhebber van de 15 Wing, dankte kolonel A. Muller de 15 Wing en de Luchtmacht voor al wat deze hem gegeven hadden gedurende zijn lange en mooie loopbaan. Kolonel A. Muller vloog meer dan 40 jaar en meer dan 10.000 uren op veel verschillende types vliegtuigen: SV-4bis, Fouga Magister bij het team van de Rode Duivels, Marchetti, Lockheed T-33, Alpha Jet, F-104 Starfighter, Mirage V en F-16.

## Nieuwjaarsreceptie 2010

Op 15 januari vond de nieuwjaarsreceptie van de 15 Wing plaats. De toespraak van de bevelhebber kolonel B. Flamang kunt u lezen op onze website ([www.dakota15wing.be](http://www.dakota15wing.be)). Na zijn toespraak overhandigde kolonel Flamang namens het personeel van de 15 Wing een cheque van 5.500 euro mevrouw Kim Gevaert, ambassadrice van SOS Kinderdorpen; aan luitenant-generaal De Winter, voorzitter FONAVIBEL; en aan Christel Kempeneers, vertegenwoordiger van de patiënten uit de MS-Kliniek Melsbroek.

## Deux C-130's in de DR Congo

Van december tot nu opereerden nog steeds twee C-130

# Le 15 Wing aujourd'hui

Par Axel Vermeesch.

Traductions de G. Desmet, M-C. et P. Buyse, et I. Hadermann

## André Muller: pilote de C-130 à plus de 60 ans.

A l'issue de sa carrière à la Force Aérienne à l'âge de 54 ans, le colonel e.r. André Muller, commandant du 15 Wing de juin 1997 à octobre 2001, a continué à voler en tant que réserviste comme commandant de bord sur C-130 au sein de la 20 Escadrille. Le 6 février dernier il fêtait ses 3x20 ans et devenait ainsi le premier pilote belge à voler sur C-130 au-delà de 60 ans.

Le 14 décembre 2009, il effectua son dernier vol sur C-130, un vol d'entraînement au-dessus de la Belgique. Après l'atterrissage il invita les équipages présents et quelques amis à un «fare well drink». Suite à quelques chaleureux mots de remerciement

de la part du colonel «Barney» Flamang, chef de corps du 15 Wing, le colonel Muller remercia à son tour le 15 Wing et la Force Aérienne pour tout ce qu'ils lui avaient apporté pendant sa longue et belle carrière. Le colonel André Muller a volé pendant plus de 40 ans et totalisé plus de 10.000 heures de vol effectuées entre autres sur SV-4bis, Fouga Magister dans l'équipe des Diables Rouges, Marchetti, Lockheed T-33, Alpha Jet, F-104 Starfighter, Mirage V et F-16.



## Réception de nouvel an 2010

La réception de nouvel an avait lieu le 15 janvier. Le texte du discours du colonel B. Flamang, commandant de base, est publié sur notre site internet ([www.dakota15wing.be](http://www.dakota15wing.be)). Après son discours le colonel a remis un chèque de de 5.500 euro à madame Kim Gevaert, ambassadrice de SOS Villages d'Enfants; au lieutenant-général De Winter, président de FONAVIBEL; et à Christel Kempeneers, patiente de la clinique SP de Melsbroek.



## Deux C-130 au RD du Congo

De décembre jusqu'à ce jour, deux C-130 de la 20



toestellen van het 20 Smaldeel in de DR Congo. Over het C-130-detachement in steun van de MONUC schrijft René Hoeben een artikel in dit nummer.

De tweede C-130 wordt vanuit Kinshasa nog altijd ingezet in het kader van het "Programme de Partenariat Militaire" (PPM). Cdt T. Casier en zijn bemanningen vlogen van 18 januari tot 10 februari ongeveer 120 uren. Nu de opleiding van de «Brigades mixtes» beëindigd is, werden vooral bouwmaterialen vervoerd naar Kindu, waar een nieuw militair kamp wordt gebouwd. De bemanning bracht ook de Belgische ambassadeur en vice-premier Onkelinx en hun gevolg van 18 personen voor een bezoek naar Oost-Congo.

### Zware aardbeving in Haïti

Op dinsdagnamiddag 12 januari werd het arme land Haïti getroffen door een zware aardbeving. Een paar maanden later zou blijken dat er 250.000 doden waren, 300.000 gekwetsten en 3.000.000 daklozen en hulpbehoevend. Reeds op 13 januari besliste de Belgische regering hulp te sturen. De 15 Wing was onmiddellijk paraat om de gevraagde opdrachten uit te voeren:

#### **Airbus A330 van 13 tot 17 januari (22 vluchten).**

Er werd beroep gedaan op de Airbus A330-300 van de 15 Wing voor het vervoer van: het "Belgian First Aid and Support Team" (B-FAST), het Belgische hulpteam van de regering voor hulp aan het buitenland dat een team omvat voor slachtofferhulp van zo'n zestig personen, een waterzuiveringsinstallatie en een veldhospitaal. Rond 22u vertrok de Airbus A330-300 met een dubbele bemanning (18 personen, waaronder zes piloten) (boordcommandant P. Antoine) naar de hoofdstad Port-au-Prince waar de landingsbaan gelukkig intact gebleven is. Wegens de grote drukte en

plaatsgebrek op de tarmac van het vliegveld moest de Airbus naar Puerto Plata in de Dominicaanse Republiek. Daar wachtten de bemanningen drie dagen alvorens terug te vliegen naar België. Op zondagmorgen 17 januari brachten twee Amerikaanse C-130's de geëvacueerden uit Port-au-Prince naar de Dominicaanse luchthaven van Puerto Plata. Om 8u30 lokale tijd steeg de Airbus daar op om 's avonds rond 20u veilig te landen op Melsbroek.

Onder de 106 passagiers waren er 66 personen die in Haïti verbleven op het moment van de aardbeving. Het ging o.a. om 40 Belgen, 14 Haïtianen en 3 Nederlanders. Met dezelfde A330 keerden ook 22 leden van het B-FAST en 16 leden van het Luxemburgse USART (Urban Search and Rescue Team) terug.

#### **Airbus A-310 van 17 tot 21 januari (21 vluchten).**

Diezelfde zondagavond vertrok de Airbus A-310 CA-01 (boordcommandant P. Heytens) naar Haïti met 34 militairen van de "special forces" om de achtergebleven Belgische medische hulpverleners en het personeel van het Belgisch consulaat te beschermen omdat gevreesd werd voor rellen onder de gefrustreerde bevolking van Port-au-Prince.

Escadrille sont toujours en action au RD du Congo. Pour ce numéro, René Hoeben a écrit un article au sujet du C-130 en support de la MONUC.

Le deuxième C-130 est mis en oeuvre à partir de Kinshasa dans le cadre du "Programme de Partenariat Militaire" (PPM). Le Cdt T. Casier et son équipage ont volé 120 heures entre le 18 janvier et le 10 février. L'entraînement des «brigades mixtes» étant fini, le C-130 transportait surtout des matériaux de construction vers Kindu, où un nouveau camp militaire sera construit. L'équipage a amené l'ambassadeur belge et le vice-premier Onkelinx et leur suite de 18 personnes pour une visite dans l'est du Congo.

### Sévère tremblement de terre à Haïti

Le mardi 12 janvier, Haïti, déjà très pauvre, a été touché par un sévère tremblement de terre. Quelques mois plus tard il devenait clair que 250.000 personnes y avaient perdu la vie, que 300.000 personnes ont été blessées et 3.000.000 se trouvent sans toit et sans ressource. Dès le 13 janvier, le gouvernement belge décidait d'y envoyer de l'aide. Le 15 Wing était immédiatement prêt à exécuter les missions demandées:

#### **Airbus A330 du 13 au 17 janvier (22 heures de vol).**

L'Airbus A330-300 du 15 Wing a été mis en oeuvre pour le transport du «Belgian First Aid and Support Team» (B-FAST), le détachement de secours du gouvernement pour l'aide à l'étranger. Celui-ci comprend une équipe pour l'aide aux victimes de quelques soixante personnes, une installation de purification d'eau et un hôpital de campagne. Vers 22 Hrs, l'Airbus A330-300 décollait vers la capitale Port-au-Prince où la piste était heureusement restée intacte. L'équipage était doublé (18 personnes,

dont six pilotes) (Commandant de bord P. Antoine). Au vu de l'intensité des mouvements et du manque de place sur le tarmac, l'Airbus a dû se déployer à Puerto Plata en République dominicaine. Les équipages y ont attendu trois jours avant de rejoindre la Belgique. Le dimanche 17 janvier au matin, deux C-130 américains ont amené les évacués de Port-au-Prince vers l'aérodrome dominicain de Puerto Plata. L'Airbus a décollé à 8 Hrs 30 heure locale pour atterrir à Melsbroek en sécurité le soir vers 20 Hrs.

Sur les 106 passagers, 66 personnes résidaient en Haïti au moment du tremblement de terre. Il y avait e.a. 40 belges, 14 haïtiens et 3 néerlandais. Avec le même A330, ce sont encore 22 membres du B-FAST et 16 membres de l'USART (Urban Search and Rescue Team) luxembourgeois qui sont revenus.

#### **Airbus A-310 du 17 au 21 janvier (21 heures de vol).**

Le même dimanche soir, l'Airbus A-310 CA-01 (Commandant de bord P. Heytens) décollait vers Haïti avec 34 militaires des «special forces» pour protéger les équipes médicales belges de secours restées sur place ainsi que le personnel du consulat belge. Des troubles étaient en effet à craindre



Kort na de middag op woensdag 21 januari vertrok het toestel vanuit Puerto Plata en landde donderdagmorgen rond 2u op Melsbroek met een drietal adoptiekinderen, een dertigtal Haitiaanse vluchtelingen.

#### **Airbus A-310 van 23 tot 25 januari (23 vluchten).**

Op zaterdag 23 januari vertrok rond 4u30 de Airbus A-310 (boordcommandant P. Heytens) opnieuw in Melsbroek, deze keer met bestemming Puerto Plata in Dominicaanse Republiek. Aan boord waren 28 dokters, verplegers en brandweerlui. Zij gingen het huidige B-FAST team aflossen dat reeds tien dagen in Port-au-Prince in een veldhospitaal aan het werk was. De Airbus vervoerde eveneens

medisch en chirurgisch hulpmateriaal en WHO-kits waarmee 14.000 mensen gedurende drie maanden in leven kunnen gehouden worden.

Op maandag 25 januari, in de late namiddag, heerste er een grote drukte in de militaire luchthaven van Melsbroek als de Airbus A-310 uit Santo Domingo landde met aan boord 14 adoptiekinderen uit Haïti, 34 hulpverleners van B-FAST en de Belgische consul. De kinderen en het personeel van B-FAST waren meer dan 24 uur onderweg, een busreis van 10 uur van Port-au-Prince naar Santo Domingo en een tussenlanding in Canada inclusief.

#### **C-130 van 23 tot 29 januari (34 vluchten).**

Op zaterdag 23 januari vertrok de C-130 CH-05 (boordcommandant L. Paelinck / K. Deprez) naar Haïti met o.a. drinkwater en brandstof aan boord. Het toestel zou enige tijd in het gebied verblijven om op vraag van B-FAST rotaties uit te voeren tussen Port-au-Prince en Puerto Plata en in te staan voor de herbevoorrading van de Belgische militairen die instonden voor de bescherming van het Belgisch consulaat en B-FAST. Nadat de lading op 24 januari in Port-au-Prince werd afgeleverd, lieten de Amerikanen, die de leiding van de operaties in Port-au-Prince in handen hadden, niet toe dat de Belgische C-130 enige rotatie uitvoerde. Na drie dagen afwachten, vertrok de C-130 op 27 januari vanuit Puerto Plata terug naar Melsbroek. Na nog een lading te hebben opgenomen in Washington DC, landde de CH-05 op 29 januari te Melsbroek met een bemanning die ontgoocheld was omdat het haar niet toegelaten was in het rampgebied te opereren.

#### **C-130 van 2 tot 9 februari (37 vluchten).**

Enkele dagen later, op 2 februari, vertrok een tweede C-130 CH-03 (boordcommandant Q. Aelvoet) naar het rampgebied. De regering had immers beslist dat B-FAST vanaf 4 februari uit Haïti zou teruggetrokken worden. Commandant Aelvoet en zijn bemanning voerden twee rotaties uit tussen Puerto Plata en Port-au-Prince om 123 hulpverleners en wat materieel over te brengen. Op 6 februari verliet de CH-03 de Dominicaanse Republiek om via Canada terug te vliegen naar Melsbroek waar het landde rond middernacht op 8 februari.

dans une population frustrée.

Peu après midi, le mercredi 21 janvier, l'appareil quittait Puerto Plata et atterrissait à Melsbroek jeudi matin vers 2 Hrs avec à bord trois enfants adoptés et une trentaine de réfugiés haïtiens.



#### **Airbus A-310 du 23 au 25 janvier (23 heures de vol).**

Le samedi 23 janvier, l'Airbus A-310 (Commandant de bord P. Heytens) quittait à nouveau Melsbroek mais cette fois à destination de Puerto Plata en République Dominicaine. A bord: 28 médecins, infirmiers et pompiers. Ils allaient relever l'équipe B-FAST actuelle qui travaillait depuis dix jours dans un hôpital de campagne à

Port-au-Prince. L'Airbus transportait aussi du matériel de secours médical et chirurgical et des kits OMS pour maintenir en vie 14.000 personnes pendant trois mois.

Beaucoup d'animation sur l'aérodrome militaire de Melsbroek le lundi 25 janvier en fin d'après-midi quand l'Airbus A-310 arrive de Saint-Domingue avec à bord 14 enfants adoptés d'Haïti, 34 personnes des équipes de B-FAST et le consul belge. Les enfants et le personnel de B-FAST étaient plus de 24 heures en route, y compris un voyage de Port-au-Prince à Saint-Domingue en bus et une escale au Canada.

#### **C-130 du 23 au 29 janvier (34 heures de vol).**

Samedi 23 janvier, le C-130 CH-05 (Commandant de bord L. Paelinck / K. Deprez) décolle vers Haïti avec à bord e.a. de l'eau potable et du carburant. L'avion devait rester quelques temps dans la zone pour y effectuer des navettes entre Port-au-Prince et Puerto Plata à la demande de B-FAST et pour le réapprovisionnement des militaires belges qui protégeaient le consulat belge et le B-FAST. Après avoir déchargé le 24 janvier à Port-au-Prince, les américains, qui assurent la direction des opérations à Port-au-Prince, refusent au C-130 belge l'exécution de toute rotation. Après trois jours d'attente, le C-130 décolle de Puerto Plata le 27 janvier pour revenir à Melsbroek. Après avoir pris un chargement à Washington DC, le CH-05 atterrit à Melsbroek le 29 janvier avec un équipage déçu de n'avoir pas pu opérer dans la zone sinistrée.

#### **C-130 du 2 au 9 février (37 heures de vol).**

Quelques jours plus tard, le 2 février, un deuxième C-130 CH-03 (Commandant de bord Q. Aelvoet), partait vers la zone sinistrée. Le gouvernement avait toujours envisagé redéployer le B-FSAT à partir du 4 février. Le Commandant Aelvoet et son équipage ont effectué deux rotations entre Puerto Plata et Port-au-Prince pour transporter 123 sauveteurs et du matériel. Le 6 février, le CH-03 quittait la République Dominicaine pour rentrer à Melsbroek par le Canada. Il atterrissait à destination vers minuit le 8 février.

#### **Airbus A-310 du 3 au 5 février (21 heures de vol)**

Entretemps, l'Airbus A-310 avait décollé le 3 février pour sa troisième et dernière mission en zone sinistrée (Commandant de bord R. Ploem et de nouveau P. Heytens).



### **Airbus A-310 van 3 tot 5 februari (21 vluchten).**

Ondertussen was de Airbus A-310 op 3 februari voor zijn derde en laatste opdracht naar het rampgebied vertrokken (boordcommandanten R. Ploem en alweer P. Heytens). Komende uit Puerto Plata, landde de Airbus A-310 op vrijdag 5 februari rond 16u20 terug in Melsbroek met aan boord de laatste leden B-FAST. Het waren hoofdzakelijk leden van de tweede medische ploeg van B-FAST die op 23 januari naar Haïti vertrokken om het aanwezige team af te lossen. Met hen keerden ook de Belgische militairen terug die op 17 januari naar Haïti waren vertrokken om ons veldhospitaal in Port-au-Prince te beveiligen.

Het Belgisch veldhospitaal is ter plaatse gebleven en wordt voortaan bemand en beheerd door een medische ploeg uit Puerto Rico, bijgestaan door lokaal personeel. Enkele uren na de overgave, kreeg het hospitaal af te rekenen met de diefstal van levensmiddelen, bestemd voor de lokale bevolking. De medicijnen, die in een apart gebouw waren opgeslagen, zijn niet meegenomen.

Drie leden van het medisch team van B-FAST zijn in Port-au-Prince gebleven om verder te werken in een referentiehospitaal opgebouwd door het Duitse Rode Kruis. Tot einde mei worden zij maandelijks afgelost. Dit hospitaal zal aan de bredere medische noden van een bevolking van ongeveer 250.000 inwoners tegemoetkomen.

Met deze zesde opdracht van de 15 Wing, kwam een einde aan een snelle en efficiënte humanitaire hulpoperatie door België aan de zwaar getroffen bevolking van het arme Haïti.

### **Airlift Bloc Training 2010 (ABT-10)**

Van 8 maart tot 4 april vond de eerste ABT-oefening plaats op de militaire reservebasis Ovar in Portugal. "Airlift Bloc Training" is de nieuwe naam voor de gezamenlijke oefening "Herky" van het 20 Smaldeel C-130 en paracommando-eenheden.

De oefening duurde tweemaal 14 dagen. Om de C-130 bemanningen optimaal voor te bereiden op hun opdrachten in Afghanistan en Centraal-Afrika werden telkens vier C-

Venant de Puerto Plata, l'Airbus A-310 atterrissait à nouveau le 5 février vers 16:20 Hrs à Melsbroek avec à bord les derniers membres de B-FAST. Il s'agissait surtout de membres de la seconde équipe médicale de B-FAST qui était partie vers Haïti le 23 janvier pour y relever l'équipe sur place. Les militaires belges partis le 17 janvier vers Haïti pour y protéger l'hôpital de campagne à Port-au-Prince sont rentrés avec eux.

L'hôpital de campagne est resté sur place et est géré par et avec une équipe médicale de Puerto Rico assistée par du personnel local. Quelques heures après la remise, l'hôpital a subi un vol de denrées alimentaires qui étaient destinées à la population locale. Les médicaments, stockés dans un autre bâtiment, n'ont pas été emportés.

Trois membres de l'équipe médicale B-FAST sont restés à Port-au-Prince pour continuer à assister à la construction d'un hôpital de référence par la Croix Rouge allemande. Ils seront relevés mensuellement jusque fin mai. Cet hôpital répondra aux plus larges besoins médicaux d'une population d'environ 250.000 habitants.

Cette sixième mission du 15 Wing mettait un point final à une opération humanitaire d'urgence rapide et efficace menée par la Belgique pour un pays, Haïti, déjà si pauvre et dont la population à une nouvelle fois été sévèrement éprouvée.

### **Airlift Bloc Training 2010 (ABT-10)**

Le premier exercice ABT a eu lieu du 8 mars au 4 avril sur la base militaire de réserve d'Ovar au Portugal. «Airlift Bloc Training» est la nouvelle dénomination de l'exercice collectif «Herky» de la 20 Escadrille C-130 et des unités de paracommandos.

L'exercice dura deux fois 14 jours. Chaque fois, quatre équipages furent entraînés à exécuter des opérations tactiques durant deux semaines, ceci afin de leur assurer une préparation optimale à leurs missions en Afghanistan et en Afrique Centrale.

Cette brève période fut consacrée au renouvellement des qualifications tactiques des équipages: atterrissages







130 bemanningen getraind in het uitvoeren van tactische operaties gedurende twee weken.

In deze korte periode werden de tactische kwalificaties van de bemanningen hernieuwd: stormlandingen op extreem korte landingsstrips bij dag en bij nacht met ontplooibaar verlichtingssysteem MOSKIT (Minimum Operating Strip Kit); verschillende soorten materiaaldrops; vliegen in tactische formaties op lage hoogte en evacuatie van burgers. De bemanningen konden ook dreigingen simuleren dank zij

d'assaut de jour et de nuit sur des pistes ultra-courtes, avec le support du système d'éclairage déployable MOSKIT (Minimum Operating Strip Kit); différentes procédures de largage de matériel; vols en formations tactiques à basse altitude et évacuation de civiles. Par ailleurs, les équipages eurent l'occasion de simuler des menaces grâce au module «on board training» du nouveau système de protection équipant les C-130 contre les menaces infrarouges et radar. Le Détachement ATB-10 exécuta également plusieurs parachutages pour le 2 Bn Codo qui se trouvait à Tancos.

Le déploiement et l'organisation de l'ATB-10 nécessiterent la mise en service de six C-130, un A-310, deux Falcon-20 et six Embraers.

Le Maj K. Deprez et le Lt Col F. Heeckhout, respectivement commandant de l'exercice durant la première et la deuxième période, se déclarèrent extrêmement satisfaits du déroulement et des résultats de ce training intensif des équipages C-130.



de "on board training module" van het nieuwe beschermingssysteem van de C-130 vloot tegen infra-rood en radarbedreigingen. Het ATB-10 detachement voerde ook verschillende parachutages uit voor het 2 Bn Codo dat in Tancos verbleef.

De ontplooiing en organisatie van ATB-10 vereisten de inzet van zes C-130, een A-310, twee Falcon-20 en zes Embraers.

Maj K. Deprez en Lt Kol F. Heeckhout, respectievelijk commandant van de oefening gedurende de eerste en de tweede periode, waren uiterst tevreden over het verloop en de resultaten van deze zeer intensieve training van de C-130-bemanningen.



### Embraer ERJ-145 komt terecht in staatsgreep in Niger.

Het terugbrengen van asielzoekers en uitleveringen van misdadigers behoort al jaren tot de opdrachten van de 15 Wing Luchttransport. Deze opdrachten gebeuren in de grootste geheimhouding en in nauwe samenwerking met het ministerie Binnenlandse Zaken of van Justitie. Zo

### Embraer ERJ-145 arrive en plein coup d'état au Niger

Le rapatriement de demandeurs d'asile et l'expulsion de délinquants appartiennent depuis plusieurs années aux missions du 15 Wing Transport Aérien. Ces missions s'exécutent dans la plus grande discrétion et en coopération étroite avec le Service public fédéral Intérieur et celui de la Justice. C'est ainsi que des C-130 ont rapatrié P. Haemers et ses comparses D. Tyack en A. Zeyen depuis le Brésil



brachten C-130's P. Haemers met zijn kompanen D. Tyack en A. Zeyen in april 1990 uit Brazilië, en in maart 1991 P. Lacroix en M. Vandam uit Colombië terug naar België.

Toen commandant P. Gielis en zijn bemanning op woensdag 17 februari naar Nigeria (Lagos) vertrokken kon niemand vermoeden dat deze opdracht in alle Belgische kranten zou besproken worden. De Embraer ERJ-145 vertrok uit Melsbroek naar Lagos met 36 personen aan boord waaronder enkele uitgeprocedeerde asielzoekers uit ons land en uit Bulgarije. Tien meereizende Bulgaarse agenten zouden bestuderen hoe de Belgische politie de repatriëring aanpakt.

Nadat de asielzoekers 's avonds in Lagos waren afgeleverd, vloog het toestel naar de Nigerse hoofdstad Niamey daar de situatie in Lagos onveilig leek voor de overnachting. Maar toen de bemanning en de passagiers op donderdagmorgen terug naar de luchthaven van Niamey wilden voor de terugvlucht, bleek er een militaire staatsgreep uitgebroken en vonden hevige gevechten plaats rond het presidentieel paleis. Om veiligheidsredenen werd besloten in het hotel te blijven en af te wachten. In de namiddag van vrijdag 19 februari bleek dat president Tandja gevangen was en dat de militairen de toestand onder controle hadden. Het Belgisch-Bulgaars gezelschap kon veilig naar de luchthaven vertrekken en landde rond middernacht op Melsbroek.

### Herdenking in de 15 Wing

Kolonel B. Flamang, bevelhebber van de 15 Wing, nam het initiatief om jaarlijks, rond 1 mei (stichtingsdatum van de 15 Wing in 1948) de slachtoffers van het Belgisch militair luchttransport te herdenken en te huldigen.

Op vrijdag 30 april werden de slachtoffers herdacht van de ongevallen in Carlin's Cairn, Albertstad, Chièvres, Detmold, Veckerhagen, Rijsel en Eindhoven. Deze herdenking werd bijgewoond door familieleden van de slachtoffers, de burgemeester van Steenokkerzeel, personeel van de wing, vertegenwoordigers van militaire verenigingen, "Old Timers 15 Wing" en het Dakota documentatiecentrum.



en avril 1990 et ont ramenés P. Lacroix en M. Vandam de Colombie en Belgique en mars 1991.

Quand le commandant P. Gielis et son équipage ont décollé le 17 février vers le Nigéria (Lagos), personne ne pouvait supposer qu'on en parlerait dans tous les journaux belges. L'Embraer ERJ-145 a quitté Melsbroek vers Lagos avec à son bord 36 personnes dont quelques demandeurs d'asiles déboutés de notre pays et de Bulgarie. Dix agents bulgares accompagnaient la mission pour étudier comment la police belge abordait les rapatriements.

Après avoir débarqué les demandeurs d'asile à Lagos, l'avion a rejoint Niamey, capitale du Niger, car la situation à Lagos ne semblait pas permettre une nuitée en sécurité. Mais, le jeudi matin, quand l'équipage et les passagers ont voulu rejoindre l'aérodrome de Niamey pour le vol retour, il est apparu qu'un coup d'état avait éclaté et que des rudes combats avaient lieu aux alentours du palais présidentiel. Pour des raisons de sécurité ils ont décidé de rester à l'hôtel et d'y attendre. Dans l'après-midi du vendredi 19 février, il apparaissait que le président Tandja était fait prisonnier et que les militaires avaient la situation sous contrôle. Le groupe Belgo-Bulgare pouvait donc se diriger vers l'aérodrome en sécurité et partir pour arriver à Melsbroek vers minuit.

### Commémoration au 15 Wing

Le colonel B. Flamang, commandant du 15 Wing, a pris l'initiative de commémorer annuellement les victimes des



accidents du transport militaire belge. Cette manifestation aurait lieu vers le premier mai, date de la fondation du 15 Wing en 1948.

C'était le vendredi 30 avril dernier que pour la première fois les victimes des accidents de Carlin's Cairn, d'Albertville, de Chièvres, de Detmold, de Veckerhagen, de Lille et de Eindhoven ont été commémorés.

A cette commémoration ont assisté les membres des familles des victimes, le bourgmestre de Steenokkerzeel, le personnel du wing, des représentants des associations militaires, des "Old Timers 15 Wing" et du Centre de Documentation Dakota.





# Dakota Flash

Door J. Ackermans en Axel Vermeesch.

## Het leven in het Dakotacentrum

**December** is traditioneel een kalme maand. Dakota News nr 49 kon juist voor Kerstmis verstuurd worden, waardoor 176 leden hun lidgeld reeds voor Nieuwjaar gestort hebben!

In **januari** moesten we vaststellen dat onze rokerstent de zware sneeuwval niet heeft overleefd. Op 20 januari vertegenwoordigde Jos Ackermans Dakota bij de opening van het "Kleine Brogel Air Museum". Elke dinsdag- en donderdagnamiddag is dit prachtig museum te bezoeken. AVIA sportvereniging houdt zijn bestuursvergadering op 28 januari.

In **februari** kwamen de bezoeken stilaan weer op gang. Volgende verenigingen (65 personen) brachten een bezoek: Vereniging Koning Albert, Amicale des Anciens de SHELL en de groep Octaaf De Cock. Op 25 februari hield de Kring Reserve Officieren van de 15 Wing haar Algemene Vergadering in onze ontmoetingsruimte.

In **maart** kwamen vier groepen (160 personen) op bezoek: Woudlucht Heverlee, Cultuurtoerisme Mortsel, Actieve gepensioneerden Aalst en VVG Boortmeerbeek. Ook de jaarlijkse Algemene Vergaderingen van BAFARA en onze VZW Dakota vonden plaats in deze maand.

In **april** kregen we bezoek van zes groepen (185 personen): het gemeentebestuur van Steenokkerzeel, KWB en Landelijke Gilde uit Sint-Martens-Bodegem, Vrienden van de Koninklijke Luchtmacht uit Nederland, "Les amies de la nature" uit Iaken, de KWB Gooik en het Koninklijk Atheneum van Turnhout.

## Algemene Vergadering 2010.

Op maandag 22 maart vond de jaarlijkse Algemene Vergadering van onze VZW plaats.

Wij onthouden:

- dat ons ledental blijft schommelen rond 450, dat wij in 2009 47 groepsbezoeken met 1.873 bezoekers ontvingen, waarvan 18 groepen (862 personen) buiten de normale openingsuren;

- dat wij, na het overlijden van Mevr Juliette Liska en het aanvaarden van Mr Jos Thewissen als effectief lid nog altijd 31 effectieve leden tellen;

- dat Mr Carlo Pittoors om persoonlijke redenen zijn ontslag als bestuurslid heeft ingediend;

Par J. Ackermans et Axel Vermeesch.

Traductions de P. et M-C. Buyse et J. Ackermans.

## La vie dans notre Centre de Documentation.

**Décembre** est un mois traditionnellement calme. Nous réussissons à envoyer le Dakota News no 49 avant Noël, et ainsi, 176 membres ont pu verser leur cotisation avant le Nouvel An.

En **janvier**, nous constatons que notre tente fumeurs n'a pas survécu les chutes de neige. Jos Ackermans nous représente à l'ouverture officielle du «Kleine Brogel Air Museum». Cette magnifique réalisation est à visiter chaque mardi et jeudi après-midi. Le 28 janvier l' AVIA tient une réunion du bureau au Dakota.

Au mois de **février**, les visites reprennent petit à petit. Trois groupes (65 personnes) rendent visite: la Société Roi Albert, L' Amicale des Anciens de SHELL et le groupe Octaaf De Cock. L' Assemblée Générale du Cercle des Officiers de Réserve du 15 Wing a lieu dans les locaux de Dakota le 25 février.

Au mois de **mars**, Dakota reçoit quatre groupes (185 personnes): Woudlucht Heverlee, Tourisme Culturel Mortsel, les Pensionnés actifs d'Alost et VVG Boortmeerbeek. Ce mois ont lieu au Dakota, les Assemblées Générales annuelles de Dakota et de la BAFARA.

Au mois d'**avril**, six group visitent le Centre Dakota: le conseil communal de Steenokkerzeel, le KWB et Landelijke Gilde de Sint-Martens-Bodegem, Vrienden van de Koninklijke Luchtmacht des Pays-Bas, Les amies de la nature de Laeken, le KWB de Gooik L'Athénée Rouale de Turnhout.

## Assemblée Générale 2010.

L'Assemblée Générale annuelle de notre ASBL a eu lieu le lundi 22 mars. Nous retenons:

- que le nombre de nos membres continue à osciller autour de 450, qu'en 2009 nous avons reçu 47 groupes totalisant 1.873 visiteurs, dont 18 groupes (862 visiteurs) en dehors des heures normales d'ouverture;

- qu'après le décès de Mme Juliette Liska et l'acceptation comme membre effectif de Mr Jos Thewissen, nous comptons toujours 31 membres effectifs;

- que Mr Carlo

Pittoors a, pour des raisons personnelles, donné sa démission comme membre du bureau;





- dat dank zij een gezonde financiële toestand het lidgeld voor 2011 onveranderd blijft.

### Nieuw webteam voor de Dakota-website

Onze webmaster Jean-Pierre Van Doorselaer stak in de loop van de voorbije maanden onze Dakota-website ([www.dakota15wing.be](http://www.dakota15wing.be)) in een nieuw kleedje. Wij danken onze medewerkers Gilbert Desmet en Jos Thewissen die hem willen helpen om de site in het Nederlands en het Frans up-to-date te houden. De moeite waard om even te gaan kijken!

### In memoriam mevrouw Juliette Liska

Wij betreuren het overlijden van mevrouw Juliette Liska op zaterdag 23 januari 2010. Ze zou dit jaar haar 89<sup>ste</sup> verjaardag vieren. Volgens haar laatste wilsbeschikking gebeurde de uitvaartplechtigheid en crematie in strikte intimiteit in Vilvoorde op 28 januari.

Juliette, archivaris vanaf 1995, was de deken van de Dakota-vrijwilligers. Die functie oefende ze reeds 15 jaar uit in het Brussels Air Museum. Samen met Robert Thesias,

luchtfotograaf en oudgediende van de 15 Wing, met André Scaillet en, wat later ook met Yves Lecroart, hielp ze onze stichter Jo Huybens om de "cel documentatie" op te bouwen en een aanvang te nemen met het opzoeken, selecteren, beheren en

archiveren van talloze documenten, foto's, video's en tijdschriften. Zo bouwden zij een solide basis, waarvan de huidige ploeg dankbaar gebruik kan maken. Uit erkentelijkheid voor haar efficiënte en belangeloze inzet werd ze op 21 maart 1997 benoemd tot erelid van onze vereniging.

Bedankt Juliette, voor uw optimistische glimlach, uw prachtig voorbeeld en al uw jaren van toewijding!

## Leden schrijven ons

Een aandachtige lezer uit de 15 Wing laat ons weten dat de twee Airbus A-310 op 21 juli 2009 niet met pech aan de grond stonden, zoals vermeld in het artikel "Vrijwillige medewerkers van Dakota in het luchtdefilé op 21 juli" (Dakota News nr 49 op blz 17). Hij meldt dat de Airbus CA-02 in onderhoud was, terwijl het tweede toestel (CA-01) klaar stond om op 22 juli naar Washington DC te vertrekken.

Robert Feuillen en Roland Binon stuurden ons verbeteringen betreffende de militaire graden van drie bemanningsleden van de DC-6 die koning Boudewijn in december 1959 naar Belgisch Congo en Ruanda-Urundi brachten: Kapt R. Baccaert, Cdt P. Deynckens, Adjt 1 klas R.

- que grâce à une situation financière saine, nous pouvons garder inchangée la cotisation pour 2011.

### Nouvelle équipe pour notre site web Dakota.

Ces derniers mois, notre webmaster J.P. Van Doorselaer a renouvelé et rafraîchi notre site web ([www.dakota15wing.be](http://www.dakota15wing.be)). Nous remercions nos collaborateurs Gilbert Desmet et Jos Thewissen qui veulent l'aider à garder ce site «up to date» en Néerlandais aussi bien qu'en Français. Cela mérite une visite!

### Nécrologie de Mme Juliette Liska

Nous regrettons le décès de Mme Juliette Liska le samedi 23 janvier 2010. Elle aurait célébré son 89<sup>e</sup> anniversaire cette année. Selon ses dernières volontés, la cérémonie des funérailles et la crémation ont eu lieu le 28 janvier dans la stricte intimité à Vilvoorde.

Juliette était la doyenne de tous les volontaires du Dakota, où elle était archiviste depuis 1995, fonction qu'elle occupait déjà pendant 15 ans au Brussels Air Museum.

Avec Robert Thesias, photographe aérien et vétéran du

15 Wing, avec André Scaillet et, plus tard avec Yves Lecroart, elle a aidé notre fondateur Jo Huybens à créer la cellule de documentation pour rechercher, sélectionner, gérer et archiver d'innombrables documents, photos, vidéos et magazines, construisant



ainsi une solide base au profit de l'équipe actuelle. En reconnaissance de son dévouement désintéressé et efficace, elle a été nommée membre honoraire de notre association le 21 Mars 1997.

Merci, Juliette, pour votre sourire optimiste, votre merveilleux exemple et vos années de dévouement!

## Des membres nous écrivent

Un lecteur attentif du 15 Wing nous fait savoir qu'il y a erreur dans l'article «Collaborateurs bénévoles de Dakota au défilé aérien du 21 juillet» (Dakota News numéro 49, page 17). Il nous fait savoir que les deux Airbus A-310 n'étaient pas cloués au sol à cause de pannes techniques. L'Airbus CA-02 était en révision tandis que le second appareil (le CA-01) était réservé pour effectuer un vol vers Washington DC le 22 juillet.

Robert Feuillen et Roland Binon nous ont envoyé des corrections concernant les grades militaires de trois membres de l'équipage DC-6 qui emmenait le roi Baudouin vers le Congo Belge et le Ruanda-Urundi en décembre 1959. Il s'agissait du capitaine R. Baccaert, du commandant P. Deynckens et de l'adjudant 1 classe R. Noesen (voir



Noesen (zie Dakota News nr. 49 op blz. 12).  
 Vooraleer de Luchtmacht te vervoegen was de boordradio Adjt 1 klas R. Noesen gedurende de Tweede Wereldoorlog boordschutter geweest op Lancaster bij de RAF. Hij werd door de Duitsers krijgsgevangen gemaakt toen hij boven Duitsland uit zijn Lancaster moest springen.  
 Navigator Cdt P. Deynckens stapte na zijn loopbaan bij de Luchtmacht over naar Sabena. Hij verloor het leven toen een Sabena B-707 neerstortte bij de landing in Lagos (Nigeria) op 13 juli 1968.

Dakota News numéro 49, page 12).  
 Avant de rejoindre la Force Aérienne, le radio de bord, l'adjudant 1 classe R. Noesen servait dans la RAF comme mitrailleur de bord sur Lancaster pendant la seconde guerre mondiale. Son Lancaster a été abattu au-dessus de l'Allemagne, il était obligé de sauter en parachute et était fait prisonnier de guerre par les Allemands.  
 Le navigateur, le commandant P. Deynckens passait à la SABENA après sa carrière militaire à la Force Aérienne. Il a perdu la vie quand un B-707 s'écrasait à l'atterrissage à Lagos (Nigeria) le 13 juillet 1968.

### De VZW Dakota dankt:

**Patrick Van de Velde**, die ons een schilderij van een C-130 schonk dat hij kocht op de inheemse markt van Kisangani. Als loadmaster C-130 maakte hij deel uit van het detachement 15 Wing in steun van de MONUC.

**Cdt VI b.d. Jozef Decloe** voor het schenken van het boek "Odyssée & Reconquête de Stanleyville 1964" door kolonel b.d. F. Vandewalle.

**Adjt-Chef Claude Cottyn** voor het bezorgen van een grote hoeveelheid foto's over zijn opdrachten C-130 in de DR Congo.

**Adjt-Maj Eddy Vercruysse** voor het bereidwillig ter beschikking stellen van zijn interessante albums met documenten en foto's over zijn belevenissen gedurende zijn opdrachten C-130.

**Adjt Eddy Kellens** (COMOPSAIR) voor het schenken van een DVD met 200 foto's van de "Airlift Bloc Training 2010" in Portugal.

### L'ASBL Dakota remercie:

**Patrick Van de Velde** qui nous a fait don d'un tableau d'un C-130 qu'il avait acheté au marché indigène de Kisangani. En tant que loadmaster il faisait partie d'un détachement du 15 Wing en support de la MONUC.

**Le Cdt Avi e.r. Jozef Decloe** pour le don de l'ouvrage «Odyssée & Reconquête de Stanleyville 1964» par le colonel e.r. F. Vandewalle.

**Adjt-Chef Claude Cottyn** qui nous a fourni une grande quantité de photos de ses missions C-130 en RDC.

**Adjt-Maj Eddy Vercruysse** pour la mise à disposition de ses albums intéressants avec des documents et des photos sur ses expériences durant ses missions en C-130.

**Adjt Eddy Kellens** (COMOPSAIR) qui nous a donné un DVD avec 200 photos du "Airlift Bloc Training 2010" au Portugal.



## Bij dit jubileumnummer DAKOTA News nr 50 bieden wij u een unieke DVD aan

Eerst vindt u er de prachtige video die door DGIPR/Division Crea gemaakt werd ter gelegenheid van "60 jaar 15<sup>de</sup> Wing". Deze kan op elke huiskamervideo en op elke computer met multimedia mogelijkheden bekeken worden. Op dit gedeelte van de DVD is een copyright van toepassing, het is dus niet toegelaten deze te kopiëren, te verspreiden of te verkopen.

Wij bieden u tevens, niet zonder edities van DAKOTA News aan in archief van bijna 1GB gewoon per deze DVD, of het volledig naar kopiëren en laten indexeren Desktop Search© of met de van Windows©). Nadien kunt u te zoeken naar bepaalde dient u wel de max grootte aan te passen tot 54 MB). volledige archief (zowel harde schijf) is eveneens Foxit Reader© door, via Ctl+Shift+F de Veel plezier, en wij jubileumnummer!



fierheid, de volledige inhoud van alle voorgaande doorzoekbaar PDF-formaat. U kunt dit nummer doorbladeren van op een map op uw harde schijf (bijvoorbeeld met Copernic ingebouwde indexeerfunctie deze index gebruiken om gericht onderwerpen (bij Copernic© van de te indexeren bestanden Rechtstreeks opzoeken in het vanop DVD als na kopiëren naar mogelijk met ADOBE Reader© of na opstarten van het programma, opzoeklocatie te preciseren. kijken nu reeds uit naar ons volgend

## Avec ce numéro jubilaire DAKOTA News no 50, nous vous offrons un DVD unique

D'abord, vous découvrirez la merveilleuse vidéo que DGIPR/Crea Division a créée pour célébrer les «60 ans 15 Wing». Cette vidéo pourra être regardée automatiquement sur n'importe quel appareil vidéo et sur n'importe quel ordinateur avec des capacités multimédia. Sur cette partie du DVD, le droit d'auteur s'applique; il n'est donc pas autorisé de copier, de distribuer ou de vendre ce vidéo.

En plus, nous vous offrons, non sans de DAKOTA News précédentes au feuilleter individuellement chaque de 1 GB en surfant directement complet sur votre disque dur Copernic Desktop Search© ou incorporée dans Windows©). cet index pour rechercher des vous utilisez Copernic © vous max des fichiers à indexer à dans l'archive complète copie sur le disque dur) est exemple Adobe Reader© démarrage du programme, vous à consulter en enfonçant Vous souhaitant beaucoup de prochain numéro d'anniversaire!



fiereté, toute le contenu de toutes les éditions format PDF consultable. Vous pouvez numéro de cette archive de près sur ce DVD, ou copier ce dossier pour l'indexer (par exemple avec avec la fonction d'indexation Vous pouvez ensuite utiliser informations spécifiques (si devrez augmenter la taille 54 MB). La recherche directe (à partir du DVD ou après également possible avec par ou Foxit Reader©. Après le devrez préciser le(s) fichier(s) Ctrl+shift+F. plaisir, nous attendons déjà notre





**MONUC  
BeIDet 7  
KISANGANI  
December 2009  
"Music for Life"**